

КНІГАРНЯ ПІСЬМЕННІКА

Анатоль БОРОВСКИЙ

К небесам – через тернии

Документальный роман (с элементами фэнтези)

Книга первая

Гомель
ОАО «Полеспечать»
2018

УДК 821.161.1(476-31)
ББК 84(4Беи)6
Б 83

Б 83 **Боровский, А. Н.** К небесам – через тернии: документальный роман (с элементами фэнтези)/Анатоль Боровский. – Гомель: ОАО «Полеспечать», 2018.– 416 с.

ISBN 978-985-7012-80-0

Анатолий Юницкий… Медленно, но уверенно приходит к нему всемирная слава. Он – изобретатель и инженер, учёный и конструктор. Родился в Беларуси – в деревне Крюки, что находилась в семи километрах от ЧАЭС… Нет сегодня такой местности – она исчезла, сметённая чернобыльской бурей и посыпанная пеплом, осталась только в памяти людей и на картах Беларуси тех лет…

Космосом «заболел» с детства. Потом изучал труды гениального изобретателя Казимира Семеновича, беларуса, который задолго до Константина Циолковского – за двести пятьдесят лет, изобрёл многоступенчатые ракеты. Но Анатолий Юницкий, изучив труды отечественных и зарубежных учёных и изобретателей, опровергает освоение космоса при помощи ракет. Слишком дорого, утверждает он, а от топлива, которое сгорает, поднимая ракету в небо, на землю опадают ядовитые вещества.

Он предлагает другой путь, дешёвый и экологически чистый, – ОТС: Общепланетарное транспортное средство. А потом родилась идея СТЮ – Струнный транспорт Юницкого. И позже проект начал называться SkyWay – Небесные дороги. Эти проекты, идеи, изобретения родились у него сорок лет назад. И столько же лет он предлагает человечеству новый вид транспорта – дешёвый, удобный и быстрый.

ОТС, СТЮ, SkyWay… Недалеко от Минска, рядом с Марьиной Горкой, на месте бывшего танкового полигона, ожили проекты учёного. Там построен ЭкоТехноПарк – демонстрационный участок этого транспорта. Уже полетели по струнам его юнибусы, юнибайки и юнитраки.

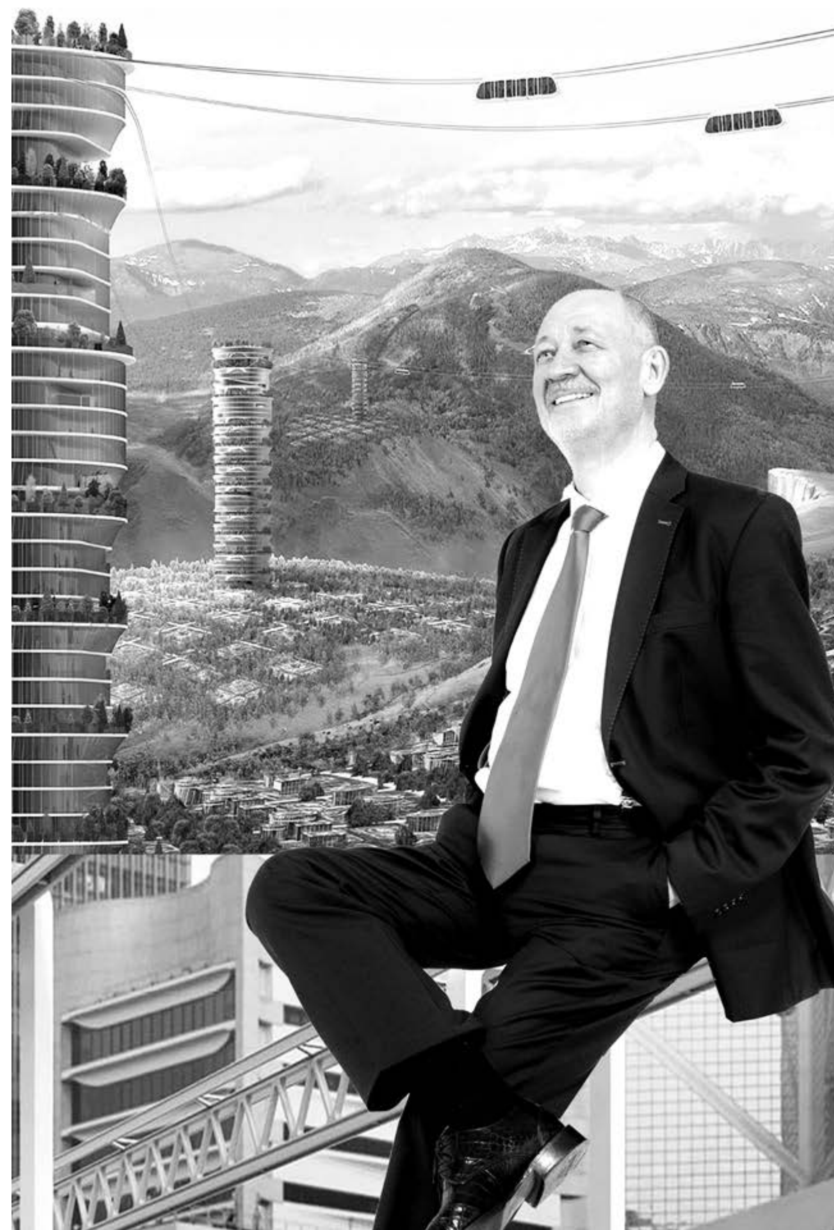
Тяжёлый путь прошёл SkyWay, поэтому и название этой книги – «К небесам – через тернии». Представители почти всех стран побывали в Парке, многие из них, убедившись в гениальности проекта, пожелали строить и у себя SkyWay.

Книга заинтересует читателей любого возраста, особенно тех, кто увлекается инновациями, кто захочет стать соучастником строительства этой уникальной дороги по всему миру, инвесторов, и всех тех, кто занимается изобретательством и конструированием.

Просим присылать отзывы на книгу на электронный адрес:
E-mail: bar-anatol@narod.ru и a.yunitskiy@gmail.com

УДК 821.161.1(476-31)
ББК 84(4Беи)6

ISBN 978-985-7012-80-0



В будущее – со SkyWay!

«Праведны и истинны пути Твои, Царь святых!»
(Откровение 15:3)

....

«Господь же шёл пред ними днём в столпе облачном, показывая им путь, а ночью в столпе огненном, светя им, дабы идти им и днём и ночью».
(Исход 13:21)

....

По струнам «Юнибус» отправился в путь, –
Дорога SkyWay служить будет века!
Трассой мы можем шар земной обогнуть, –
Благословит нас на это Господня рука.

Из приветствия-поздравления генерального конструктора и генерального директора ЗАО «Струнные технологии» SkyWay Анатолия Юницкого инвесторов и всех людей Планеты Земля по случаю пуска первого в мире проекта «Небесной дороги» – трёх линий транспорта: городского, высокоскоростного и грузового по трассе «Марьина Горка – урочище «Радость» протяжённостью 25 км.
1-го июля 2016 года

.... * * * ....

«...Первостепенными задачами для всех нас являются завершение строительства демонстрационно-испытательного комплекса технологии SkyWay – ЭкоТехноПарка, демонстрация всех направлений и возможностей струнного транспорта и его сертификация. Работа по всем этим направлениям идёт хорошими темпами, обозначенные задачи близки к своему решению.

Опираясь на то, что уже сделано, мы смотрим в будущее с большим оптимизмом и уверенностью в том, что нам предстоит лишь расти. У нас уже есть первые договоры на создание транспортно-инфраструктурных комплексов – грузовых, городских, высокоскоростных междугородных.

Мы с успехом ведём переговоры по десяткам других проектов. Совсем скоро мы получим и первую прибыль, которая станет достойной наградой за труд тех, кто работал над созданием технологии, и веру в проект тех, кто стал её инвестором. Получив прибыль, мы выйдем на биржу и тысячи акционеров компании-создателя струнного транспорта станут долларовыми миллионерами, а более десяти – миллиардерами.

Среди них буду и я. Заработанные деньги я направлю на создание Общепланетного транспортного средства, которое спасёт планету – оно позволит вынести все грязные производства за пределы биосферы, в ближний космос…»

(Из видеообращения А. Юницкого к жителям Планеты)

Часть первая

Мы и Планета Земля

От автора

Вот и подошли мы вместе с вами к третьему этапу повествования о талантливом изобретателе, инженере-конструкторе Анатолии Юницком, который пришёл в наш мир с гениальным предложением и проектом. Он утверждал и продолжает утверждать: человек должен передвигаться по земле более безопасно, быстрее, дешевле и комфортнее. Путешествовать не только по Земле, но и по небу, в космическом пространстве нового измерения и энергии.

В первой книге «Мы – Юницкие» я рассказывал, откуда взялись Юницкие на полесской земле, почему они появились там, куда пришли, чем занимались, какой оставили след после себя.

Во вступительном слове Иван Штейнер, доктор философии, профессор Гомельского государственного университета имени Франциска Скорины, член-корреспондент Международной академии наук Евразии, отмечает: «В центре внимания произведения – судьбы Юницких. Трудные дороги выпали каждому из них, начиная от первых поселенцев на Мозырском Полесье – Николая, Петра и Адама, которые и основали деревню Крушники – родину Эдуарда Юницкого и самого автора – Анатоля Боровского. В сталинскую жизнедробилку попал и дед его, отец матери, – Ян Фицнер.

Автор поставил перед собой трудную задачу – совместить документальный материал и элементы фантастики. Надо отметить, что фантастика присутствует лишь только там, где необходимо высветить, обозначить, соединить временные параметры и посадить за «круглый стол» гениальных учёных, которые в жизни никогда не встречались, потому что жили в разное время. И опять же – в этой плоскости присутствуют не вымышленные герои, а настоящие: Циолковский, Семенович, Тесла, Королёв и среди них представитель рода Юницких – Анатолий».

В то время, когда создавалась первая книга, Анатолий Юницкий терпел одну неудачу за другой. За ним «охотились» службы КГБ, на него подавали судебные иски в суд «псевдосоавторы» его идей,

его третировала московская милиция и надевала наручники, добиваясь «откупки», его подводили друзья, предавали...

Отцу его доставалось в жизни не меньше: с детства познал голод и сиротство, скитался по просторам СССР на крышах вагонов, собирал в крушникском лесу чернику и за сорок километров нёс на себе «кошель» в сорок килограммов, чтобы продать в Мозыре богатым евреям...

Не жизнь, а сплошной ад – и врагу, как говорят, не пожелаешь такой жизни. Но, видимо, Бог и бросает человека в такие испытания, чтобы доказать, что ничего в жизни легко не происходит: за себя нужно сражаться и бороться, терпеть нужду и унижения, опуститься на самое дно жизни и вырваться оттуда очищенным и ещё более закалённым. Для этого Всевышний посылает на помощь людей достойных и справедливых, каким был для Юницкого губернатор Красноярского края Александр Лебедь, который дал первые деньги, чтобы команда построила под Москвой, в Озёрах, полигон для испытания «струнного транспорта». И пошло бы дело уверенно и без остановок и дальше, да внезапно по неизвестным причинам погибает Лебедь, ставший уже другом Анатолия.

И об этом во второй книге «Юницкого небесные дороги». Анатолий Юницкий уже находился на полпути к осуществлению своей мечты. Разуверившись в богатых покровителях, олигархах, даже в сильных мира сего – в президентах, премьер-министрах и министрах, резко развернулся на 180 градусов и обратился с воззванием к народу, вспомнив, как мать в Крюках объявила «толоку», чтобы жители деревни всем миром помогли строить им хату. И в короткие сроки жилище было возведено.

Краудфандинг – так называется всемирная «толока». А уже вовсю заработала «всемирная паутина», и Анатолий Юницкий во всеуслышание заявил на всю Планету: «Только народное финансирование может спасти проект! Включайтесь и подключайтесь, люди!..»

И его услышали. Ему поверили. И заработала толока – с миру по нитке, кто сколько может, в общую копилку проекта СкайВэй начали поступать деньги. И первые экскаваторы вгрызлись в землю, чтобы возвести первые анкерные опоры...

Перед этим, не найдя поддержки в Москве, дороги завели его в Литву. Там выделили участок для строительства полигона, оформили всё официально. Пресса захлёбывалась от восторга: «У нас начнут строить струнную дорогу!» Но в одночасье всё резко повернулось в обратную сторону. Его признали... российским шпионом, возбудили уголовное дело. Состава преступления нет, а уголовное дело завели... Парадокс? Да. Еле, как говорят, ноги унёс оттуда житель Великого княжества Литовского. И, как блудный сын Отечества Беларусь, вернулся на родную землю, на родину своих родителей. Надеясь, что уж она-то его не обидит.

Так и произошло. Стал согласно прописке жителем Гомеля, каковым он был когда-то.

Место выделили для строительства опытного полигона и ЭкоТехноПарка под Минском, рядом с Марьиной Горкой. А потом и Министерство транспорта Москвы признало проект Юницкого SkyWay инновацией – ноу-хау! Неожиданный и радостный поворот событий.

И уже по-настоящему началось возведение небесной дороги! А чтобы убедиться, что деньги пошли по назначению, приехали более пяти тысяч инвесторов из более чем сорока стран на ЭкоФестиваль под Марьину Горку и убедились, и свидетельствуют: «Да, струнная дорога строится...»

Но об этом дальше подробно в этой книге. Она каждый день полнится свежими событиями: дорогу приняли и поверили в неё представители Австралии и Америки, Эмиратов и Германии... Проявили заинтересованность инвесторы Англии и Франции – из 237 стран и территорий, более чем их зарегистрировано в Организации Объединённых Наций!

Вот теперь только, увидев плоды усилий компании SkyWay Анатолия Юницкого, подключились люди не с сотнями и тысячами долларов, а готовые отдать миллионы и миллиарды... Но об этом позже, когда всё станет на свои места – «цыплят по осени...»

Я что хочу сказать: в этой книге я прибегнул к элементам фантастики, говоря более современным языком, – фэнтези. Заглянул в современный словарь и мне «объяснили» значение этого слова. А я уже довожу до вашего сведения:

«Фэнтези (англ. Phantasy букв. – фантазия) – жанр литературы и искусства, примыкающий к научной фантастике, но в более свободной, «сказочной» манере использующий мотивы дальних перемещений в пространстве и времени, инопланетных миров, искусственных организмов, мифологию древних цивилизаций. В изоискусстве элементы фэнтези часто сочетаются с абстракционизмом, сюрреализмом или претворяются в фантастический реализм».

Мне так хотелось оттолкнуться от фантастической идеи Анатолия Юницкого, что поневоле пришлось вместе с ним и мне «полетать в облаках, в космосе». Но не одному, а пригласив в компанию Генерального конструктора его верных друзей и единомышленников. Я их поместил в непривычные для них условия, в сталинские застенки, на другие планеты, представил, как они могли общаться между собой, о чём говорить и спорить...

Но что касается струнных дорог и самого проекта, то я ничего не смог ни добавить, ни убавить. Что-то изменить мне не под силу, да я и не хотел этого: правда – прежде и превыше всего, и из формулы рождения SkyWay ни одной буквы или цифиры не уберёшь, не заменишь...

Открыл сегодня газету «Народная воля» от 25 сентября 2017 года, которую выписываю с первого дня, как она начала выходить в Беларуси в 1995 году, и которой доверяю больше, чем другим газетам, бросился в глаза заголовок «В смирительной рубашке» под рубрикой «Компетентное мнение». Авторы – Леонид Емельянов, доктор биологических наук, и Юрий Емельянов, кандидат физико-математических наук. Авторы бьют тревогу о сегодняшнем состоянии экологии и её воздействии на жизнь человека.

Много тем и направлений поднято в этой статье, но меня заинтересовал один аспект, который касается темы нашей книги – Человек и Дороги. Захотелось сделать несколько выписок из неё, чтобы показать читателям, как не безразличны беларусы к своей земле, к её дорогам и природным богатствам.

«В одном из стихотворений Сергея Есенина говорится о надвигающейся опасности для любимого им зелёного мира:

Как в смирительную рубашку
Мы природу берём в бетон.

Написано оно было, когда не существовало ни ДнепроГЭСа, ни других великих бетонных строек. Да и своего бетона в достатке не было.

Видел бы поэт-лирик, с каким размахом уничтожают её, природу, в наши дни!

Искусственные покрытия на теле земли разрастаются как снежный ком. Города, дороги, взлётно-посадочные полосы, автомобильные стоянки, гаражи, автозаправочные станции и прочие хозяйственные объекты теснят живую природу всё больше и больше…»

«…не всегда действия человека разумны, и эта неосмотрительность больно бьёт по нему самому. Как неудачно запущенный бумеранг.

Один из нас живёт в доме, наглухо запечатанном асфальтом. Даже со двора не оставлено ни клочка земли для цветника или декоративного кустарника. Чёрный пласт подступает вплотную к стенам. В жару на южной стороне он размягчается, плавится. Нюхай себе, человече, его ядовитые испарения! А заодно и бензиновые – такое место само просится, чтобы на него ставили автомобили…»

«Дыма и шума в округе прибавилось. Частенько ревут тут железные кони своими защитными суперсигналами. И никому до этого дела нет. А впечатление такое, что проектанты больше думали о техническом лоске, нежели о самих людях…»

«Посмотришь иногда на суперсовременное строительное сооружение с прилёпышами каких-то построек, присосавшихся, как пиявки, и диву даёшься: есть ли у нас хоть какой-то экологический контроль в этом деле? А где деревья, кустарники, цветы и прочее? Ведь на дворе

XXI век! Городскому человеку надо наслаждаться вблизи хоть маленькой частицей живого зелёного мира. Ему ведь не всё равно, на какой пейзаж смотреть – каменный уж точно не впечатляет. И далеко не каждый имеет возможность ходить в парк, лес, на берег реки или озера. А между тем основу всего живого – зелёную былинку, именуемую в обиходе просто травой, – как только не истребляют. По словам Владимира Солоухина, её скоблят ножами бульдозеров, заваливают мусором, заливают горячим асфальтом, глушат бетоном, обливают нефтью, травят и губят многими другими способами. Не понимая её великого значения. И далее писатель приводит высказывание восточного мудреца, который учил: «Если хочешь быть здоровым, как можно больше смотри на зелёную траву, на текучую воду и на красивых женщин». Некий практик хотел уточнить: нельзя ли ограничиться только третьим, а травой и водой пренебречь? «Если ты не будешь смотреть на зелёную траву и текучую воду, на женщин не захочется смотреть само по себе», – ответил мудрец.

«Издёрганным суетой и нервными стрессами горожанам как свет и как воздух нужны зелёные оазисы. И не жалкое их подобие. Они должны быть максимально приближены к естественной природе со всей её сложностью, красотой и многообразием видов. Это наилучшим образом влияет на здоровье людей, на их психику, на их способность принимать правильные решения. И содержаться они должны в отвечающем современным требованиям порядке».

Возвращаемся к теме.

Анатолий Юницкий давно говорит о линейных зелёных городах, утверждает, что земля, покрытая асфальтом и бетоном, равняется сегодня площади нескольких европейских стран. А если мы такими темпами будем «двигать цивилизацию» и дальше, то сколько земли останется нам, людям, через одно-два столетия?

Кроме этого учёный, конструктор, изобретатель, инженер Юницкий призывает человечество отказаться от бетонно-асфальтных и железных дорог и пересесть на новый вид транспорта, который не угрожает ни экологии на земле, ни жизни человеку, – передвигаться по земле на Небесных дорогах. Тем самым вызволить зелёную Планету из «смирительной рубашки», дать ей возможность развиваться, цвести и продлевать человеку жизнь.

Так что читайте, продолжайте знакомство с беларуским Учёным и Конструктором Анатолием Юницким. А предыдущие две книги вы легко можете отыскать в интернете на сайтах SkyWay. Можете скачать, а можете и заказать, чтобы вам лично выслали изданную книгу.

Итак, в путь, вместе совершим полёт по струнам небесного рая!

Анатолий Юницкий:

«Я пришёл создавать и спасать Планету»

Каждый раз, когда смотрел в небо – то ли днём, то ли ночью, когда в голубизне космоса высеивались, словно зёрна ржи в огромном поле, притягательные и загадочные звёзды, мысленно спрашивал у себя: «Для чего меня Бог выправил в этот мир? Какую задачу поставил передо мной?»

Я знал и так думаю сегодня, что Господь ставит задачи перед каждым из нас, но не все об этом знают, тем более и не исполняют Волю Его.

Ещё с детства любил смотреть в небо. На меня была возложена обязанность пасти скот жителей нашей деревни Крюки. Коровы, насытившись сочной травой, ложились отдыхать, а я располагался рядом с ними. У меня немного уставали ноги и потому укладывал их на кочку или какой-нибудь пень, чтобы с них ушла усталость. Лежал и смотрел неотрывно в небо. Там находился мой мир, там были мои мечты, там чувствовал себя свободным от всех забот, которые сваливались на меня и на нашу семью…

Тогда думал так: «У каждого из нас есть призвание, есть своя планета, Планида, на которой мы должны совершать добрые дела и поступки, созидать и строить, стать частью мира и природы, слиться с ней, но не довлеть над ней. Мы – дети природы, дети тишины и добра, поэтому должны отдавать ей, а не отнимать у неё, и тогда нам откроются двери в иные миры, в иные созвездья времени, а земля будет цвести и существовать ещё миллиарды и миллиарды лет».

Там, в небесах, я видел будущее. Видел, но не до конца осознавал, что это за «будущее». Потому что не понимал, к чему это – по облакам катится огромное колесо, опираясь на какие-то прямые линии, какие-то нити, и они бесконечно тянутся и тают за горизонтом. И не понять, где они начинаются и где заканчиваются: без конца и без начала.

Мне просто думалось, что в дрёме моей перед моими глазами рождается какая-то сказка, оживает полёт чьей-то фантазии, фантасмагории. И удивлялся, когда на моих глазах рождались образы людей идущих, летающих в каких-то вагонах, а то и просто сидящих в кресле, но над землёй. Они через мгновение исчезали в тех же облаках, словно в надутых удлинённых шарах, вместо них появлялись уже другие, знакомые и незнакомые мне люди…

Никому не рассказывал, что видел в небе. Потому что те видения открывались только передо мной, и никто не мог бы поверить в мои блуждания и путешествие по небу. Но, странное дело, те видения, которые представлялись мне как «кадры кинохроники», переходили уже и в мои сны. И я уже не мог отличить сон от яви. Передо мной уже, как наяву, двигались женщины и дети, юноши и девушки. Они не спешили занять свои места, оживлённо о чем-то разговаривали, жестикулировали, и у них были счастливые лица.



В берёзовой роще ЭкоТехноПарка

У меня не было билета и мне не надо куда-то спешить, куда-то ехать. Я просто наблюдал за тем, что происходило вокруг меня, и что странно – не чувствовал никакого удивления. Будто бы мне всё это было давно известно, будто бы это была «моя» станция, мой «вокзал», и среди людей я был своим… Но у пассажиров никто и не проверял билеты, и багажа у них никакого не было, разве что портфели или папки, а то и вовсе ничего. А если и был багаж или какой-то груз, то он, как я понимал, размещался где-то в соседнем вагоне. И его не надо было носить. У каждого пульт, и, управляя им, груз, находясь в воздухе, на уровне головы человека, а то и рядом с ним, легко двигался-летел в заданном направлении… Я видел, как огромные чемоданы, сумки легко плыли по воздуху и исчезали в багажных вагонах.

На меня никто не обращал внимания, будто я и не существовал вовсе. Или привыкли ко мне, и я был, как и все, простым пассажиром, который кого-то дожидается, чтобы вместе сесть в свой юнибус, который вот-вот отправится по маршруту «Крюки – Минск – Лондон – Нью-Йорк».

Просыпаясь, старался осмыслить свой сон, но, как ни напрягал свои мозги и фантазию, расшифровать или вникнуть в его суть мне не удавалось. А потом на некоторое время те сны оставили меня, стали приходить реже и реже, но не исчезали совсем, а только изредка

напоминали о себе, только уже те видения длились дольше обычного и с подробными фактами, которые происходили уже с моим участием.

«Боже, подскажи, вразуми меня, – обращался ко Всевышнему, – что должен я сделать в этой жизни? Верю, что не просто так приходят ко мне те видения, только не знаю, они из прошлого или из будущего, в этом реальном мире нахожусь или параллельном?»

Уверен был: смысл моих снов и «живого кино» в небе откроются мне, обязательно откроются. Но когда это произойдёт – не знал, но что это случится, сомнений не возникало…

«Господь же шёл пред ними днём в столпе облачном, показывая им путь, а ночью в столпе огненном, светя им, дабы идти им и днём и ночью». *(Исход 13:21)*

Значит, Бог передвигался днём и ночью не только по земле, но и по облачным просторам, показывая нам и другой, прямой и безопасный, путь. Он звал нас за Собой.

Последуем же путём, предначертанным Всевышним!

.... * * * ....

Да, со временем мне открылось…

Не в одном сне это пришло ко мне и открылось, а из мозаики сотен и тысяч снов сложилась у меня картина, идея, проект, как хотите, называйте это, – картина небесной дороги с её струнами. Вначале и не знал, что часть моей фамилии, окончание её и сам проект сливались каким-то чудным образом и мелодией в одно целое, в то, что я вынашивал годами. И предположить не мог, что «unitsky» и «skyway» – близкие слова. Они висели в воздухе, летали словно птицы, взмахивая огромными крыльями.

А потом и пришло ко мне откровение: так это же есть моя небесная дорога с моей фамилией! Она, оказывается, стучалась в моё сердце всю мою жизнь, а я почему-то не слышал того стука.

Только сейчас мне открылась тайна этой дороги. Открыться сразу она не могла – мне необходимо было подготовиться к этому торжественному моменту или событию, принять то озарение, впустить в своё сердце. Как впускает или принимает женщина в себя своё дитя и потом ожидает, когда оно появится на свет, войдёт в этот мир.

Она ждёт появления на свет божественного чуда девять месяцев, я же день или год рождения своего Дитяти-Ребёнка ожидал, точнее вынашивал… почти сорок лет. Даже больше. С детства. Значит, почти всю свою жизнь. А помнил, что происходило вокруг, с трёх лет… Но это было не только ожидание. Это были годы напряжённейшего (!) и нечеловеческого труда, титанических усилий, тысячи и десятки тысяч аналитических экспериментов и сравнений, проб и ошибок, побед и разочарований…

Пришлось пройти через недоверие и неверие, через измены друзей и даже самых близких людей, испытать минуты разочарований и обид, сомнений и даже неверия в свои собственные силы и в то, что задумал…

Было всё… через что только не пришлось пройти. Но я дал однажды себе слово. Даже не слово, а что-то вроде клятвы. Чего бы это мне ни стоило, я должен найти в себе силы вытерпеть, не согнуться, не упасть под ударами судьбы. Пусть передо мною случаются бури и вихри, возникают торнадо и сопротивление тех, от кого, как я ошибочно считал, и зависело воплощение моей идеи-мечты, пусть, пусть... Я должен быть выше их злопыхательства и ехидства, недоверия и насмешек, не слышать и не видеть их, а только стать во весь рост и крикнуть на весь земной шар: «Я не сдамся! Я выстою!»

И открыл в себе неожиданно две истины.

Первая: только сопротивление имущих мира сего (как ни странно это звучит из моих уст) давало и придавало мне новые силы для борьбы. Не только силы, но и стойкость, уверенность в себе, настойчивость, и Бог, когда в молитве своей просил помощи у Него, утраивал мои силы в сражениях с «глухими и незрячими». С теми, кто не только противоречил мне, а и с теми, что были в масках – они «наезжали», «угрожали», обещая принять «крайние меры». Это были посланники Люцифера. Они всегда безжалостно относились к тем, кто стремился обогнать время.

Кроме традиционных молитв, что произносил молчаливо в душе моей и гласно, я сложил свою молитву, обращённую к Господу, и уже никогда не расставался с ней, ежедневно посылая её в Небеса.

А вторая… Вторая, как ни странно, очень простая.

И она, истина, пришла ко мне не вчера, ни позавчера, давно. Это когда я был ещё на полпути к осуществлению своей мечты. Когда наивно полагал: «Вот появится богатый человек, олигарх или президент какой-нибудь страны, заинтересуется моей идеей и осмелится вложить деньги в проект. От этого страна станет богаче, и тот, кто вложил средства в это, прославит его на века, и он станет ещё богаче… Я же ведь не для своей личной выгоды стараюсь, а токмо ради человечества, которое должно быстро и комфортно передвигаться по планете. Я предлагаю людям дешёвый и самый эффективный в мире транспорт».

Так я думал, полагаясь на то, что меня услышат, что придут на помощь. Святая наивность!..

Мой отец, Эдуард Петрович, Царство ему небесное, исколесил беспризорником весь Советский Союз вдоль и поперёк на крышах товарных вагонов. Не нашёл на огромных просторах нигде пристанища и тихой обители, а у людей сочувствия и понимания, любви и сострадания. Видел, как и я тщетно ищу тех людей, которые должны были помочь мне, бьюсь, как рыба об лёд, а никакого просвета впереди туннеля не видится.

«Не в ту сторону идёшь, сын мой! Компаса в твоей руке нет», – сказал он со вздохом. И открыл мне ту горькую, но непреложную истину, с горькой улыбкой промолвил: «Дорогой сын мой Толя! Никогда не питай надежды на то, что кто-то сможет оказать тебе содействие или помощь, и я в том числе. Нет таких в природе людей или личностей. Но есть, к счастью, люди этой природы, они и могут тебе помочь. Только люди. На них и надейся, и они, когда позовёшь, обязательно придут к тебе и подставят плечо».

Отец и подтвердил то, что мне сказала на московском вокзале цыганка Земфира.

Я, оказывается, ещё с детства проявлял в себе задатки инженера, не просто инженера, а именно – путей сообщения. Не странно ли, правда? А это именно так. Не имея ещё аттестата за среднюю школу, не имея диплом того инженера (а у меня потом уже более десятка скопилось тех дипломов по разным специальностям), уже мыслил категориями передвижения человека из точки «А» в точку «Б» как на земле, так и в небе. Да, так было, так устроил Господь мои мозги, и изменить это уже было невозможно. Правда, я и не старался что-то изменить, мне оставалось только следовать строго тем курсом, той дорогой, которую определил для меня Всевышний, который и отправил меня в этот мир.

Я пришёл в этот мир не разрушать. А возводить. Давать, а не брать.

«Не думайте, что Я пришёл нарушить закон или пророков: не нарушить пришёл Я, но исполнить». *От Матфея 5:17-18.*

Я не нарушил ни один из законов бытия и морали, в молитвах своих обращался к Богу и к пророкам, ко всем святым, которые вели нас к добру и свету, к небесному раю, просил у них помощи. А я вас зову к транспорту небесного рая, просто исполняя волю Всевышнего, который прокладывает праведные пути перед нами.

«Праведны и истинны пути Твои, Царь святых!» *(Откровение 15:3)*

Что такое наша земная цивилизация? Вы, конечно же, улыбнётесь, услышав мой наивный вопрос. И глупец сможет ответить на этот вопрос, подумаете вы. И будете правы. Но не совсем. Она, наша технократическая цивилизация, началась с того момента, как первобытный человек зажёг свой первый костёр в своём доме, в пещере, и стал жарить мясо на углях и в двадцать лет стал… умирать от рака лёгких – в его доме стоял смог. А затем он изобрёл каменный, а потом и железный топор. И когда убил первого мамонта.

А дальше, а дальше… Нам тяжело стало ходить по земле, стали мёрзнуть ноги. Мы начали убивать животных, сдирать с них шкуру и утеплять себя. А вместо тропинок и дорог начали укладывать бетонные и железные дороги. Рыть и резать живой организм земли. Вгрызаться

в неё, придавливать земную плодородную поверхность асфальтом, бетоном, щебёнкой, шпалами, битумом… Но мы, к сожалению, не слышали, как стонала и кричала земля от боли. Она и сегодня кричит, но голос у неё стал тише, она устала от нашего бездушия и безжалостного отношения к ней. Она не только устала, она заболела и ждёт, когда мы её начнём лечить...

Возьмите в руки калькулятор, умножьте длину и ширину всех дорог в мире, поделите на квадратные и прямоугольные участки, мысленно сложите их вместе, как детскую мозаику, – и вы узнаете, как мы незаметно заасфальтировали площади, равные целым государствам. Францию, например, Англию, Германию… Не верите? А напрасно… Проверьте сами, и вы убедитесь в правоте моих слов и расчётов.

По морской и речной воде пошли катера и пароходы, сбрасывая в воды отходы и нечистоты, солярку и масло, отравляя рыбу и дельфинов, китов и акул…

В небо ворвались ракеты и самолёты, сбрасывая на землю и посылая в озоновый слой ядовитые вещества, тем самым «продырявливая» небо, создавать «чёрные дыры»…

Кто мы после этого? Носители цивилизации? Наоборот, губители её. Мы без войны воюем. С кем? С самими собой, с нашим домом – биосферой и её иммунной системой – живой плодородной почвой, в каждом килограмме которой живёт триллион жителей – микроорганизмов и одноклеточных, нескольких тысяч видов. Мы живы только потому, что эта иммунная система пока справляется. Никто нам не навязывал военные сражения, мы их сами себе навязали.

И не инопланетяне сражаются с нами, стараясь оккупировать нашу Планету, мы сами с собой сражаемся. Мы – самоубийцы!

Жестокое утверждение? Да. И это не относится отдельно к какому-нибудь государству, стране, это относится ко всем жителям Планеты Земля. Мы все са-мо-убий-цы! И никуда нам от этого определения не деться, как бы это жестоко и безжалостно ни звучало. Правда выше нас, и она только у Бога, который и сотворил Землю. И нас с вами.

Делая больно Планете, мы причиняем боль Всевышнему, раздражаем Его, потому что это Его творение.

Повторюсь: не разрушать я явился в этот мир, а только создавать, строить и возводить, оберегать природу от варварского воздействия человека на неё. Теми доступными средствами, что имеются в моём распоряжении.

«Праведны и истинны пути Твои...»

Поэтому я и возлагаю большие надежды на помощника человека – SkyWay.

Все в гости к нам

15 октября 2015 года, Москва

Из разных мест ближнего и дальнего зарубежья съехались в Москву наши инвесторы и те, кто заинтересовался проектом Струнных дорог, пригласили меня на встречу с ними.

Для беседы нам предоставили огромный зал на тысячу мест, но пришло ещё больше, и не могли вместиться все желающие. Сразу предупредил зал, что после моего выступления отвечу на любые вопросы, но только чтобы они не касались темы инвестиций и финансирования, ибо я буду беседовать с залом как простой инженер, который разработал проект струнной дороги, и разговор будет идти только в техническом русле.

Организатор этой встречи – Андрей Ховратов. Все участники встречи получили книгу «Юницкого небесные дороги». Подписывал каждому участнику персонально, и на это ушло более двух часов. И рука уже устала держать ручку. Оказывается, книга о струнных дорогах, которую написал Анатоль Боровский, заинтересовала всех участников нашего форума.

О чём мы говорили на той встрече? Вернее, о чём я рассказывал тысячам её участников? Я старался не утомлять слушателей техническими выкладками и формулами, хотя и без этого не обошлось, рассказывал, как пришёл к этой идее. Начал с детства…

– Кто из нас в детстве не мечтал о далёких мирах, о полётах в космос, о полёте на загадочную Луну… Мечтал об этом и я. И не только мечтал, но и создавал те аппараты, которые могли доставить меня на далёкие планеты. Я строил ракеты. Я бредил ими. Благо что мы находили в лесу возле деревни Посудово, это недалеко от моих Крюков, остатки сражений Второй мировой – патроны, снаряды, мины… Мы умели обращаться с ними, выкручивали и выворачивали внутренности, чтобы добыть порох. Он, порох, и служил ракетным топливом. Первыми моими космонавтами были мышки. Они взлетали в небо и возвращались назад живыми и здоровыми.

А потом мы переехали в Казахстан – в город Джезказган. А недалеко от нас находился ракетодром, откуда взлетали в небо советские ракеты. Не все запуски были удачными, мы видели, как они взрывались то ли на земле, то ли поднявшись в воздух…

По радио об этом не сообщали, а вот когда ракеты выходили на орбиту, тогда дикторы аж захлёбывались от восторга, извещая людям: «Наша советская ракета вышла на орбиту, советская космонавтика получила новую ошеломляющую победу в деле освоения космоса!»

Взлетела – не взлетела.

По какой причине случались катастрофы, я не знал. И вот тогда я впервые задал себе серьёзный вопрос: а что это такое – «космонавтика»? Что это такое – ракеты? Для чего они устремляются в небо, несмотря на частые неудачи, когда даже гибнут люди?

Меня серьёзно начал мучить этот вопрос.

Начал глубоко вникать в это, и, когда узнал, сколько груза перевозит одна ракета, ужаснулся. Простым математическим вычислением я вывел неожиданную формулу-вывод: коэффициент полезного действия ракеты составляет… менее 1%. Такая огромная махина, на строительство и запуск которой потрачены миллионы и миллиарды рублей, подняла в космос груз весом… в одну буханку хлеба. Но та буханка хлеба должна быть сделана из чистого золота, и то это не могло окупить затраты на посыл ракеты в космос. Не могло этого быть, думал я про себя. Кто же работает себе в убыток? Или это такой показатель уровня тогдашней экономики в нашей стране?

Мне стало не по себе от этого открытия. В стране не хватает еды, одежды, обуви, самого необходимого, пустые полки в магазинах, всё достаётся «по блату», а тут – фанфары в честь космонавтики. И что, космонавты из космоса доставят нам всё необходимое? И заживём мы прекрасно и счастливо? Не связывалось что-то в моём сознании и в моих расчётах. Мы затягивали пояса всё туже и туже, терпели, а становилось в жизни хуже и хуже…

И тогда я обозвал советскую, самую лучшую ракету в мире, космической телегой, способной перевезти в год на 300 километров столько же груза – 300 тонн. Таковы возможности даже не советской, а всей мировой космонавтики. Да-да, иного сравнения или эпитета в голову не приходило. Что после этого началось, уму непостижимо! Меня обвинили во всех грехах человечества. И с тех пор, и до сегодняшнего времени в мой адрес сыплются обвинения в моей некомпетентности и даже в мошенничестве в связи с моими проектами и изобретениями.

Так что если вы читали обо мне отзывы в Интернете на страницах «жёлтой прессы», то могли подумать, всё что угодно. Но не то, что перед вами не человек с десятью дипломами, владеющий различными направлениями в науке. Не инженер-конструктор, который предложил человечеству колесо вокруг земного шара вместо ракеты, а вместо железных, асфальтовых и морских дорог – Струнный Небесный Путь. А вы могли увидеть во мне обычного мошенника, продолжателя пирамиды МММ и дела Мавроди. Вы улыбаетесь? Можно и я улыбнусь вместе с вами? Хохотать не будем…

Я позже узнал, что каждый запуск ракеты создаёт дыру в озоновом слое планеты размером с Францию. Об этом нигде не писали, почти не писали. Узнал ещё вот что: 60 запусков тяжёлых ракет в год могут полностью уничтожить озоновый слой. Но это ещё не самое страшное. Озон – это O_3. Его очень мало, он разряжён. Если привести весь озон к атмосферному давлению, его толщина будет равна 3 мм. Всего 3 мм! И он химически активен. Более химически активен, чем тот же кислород. Чуть ли не в тысячу раз...

Возьмём такой пример. Скорость пули, выпущенной из снайперской винтовки, 800 метров в секунду при массе пули порядка 10 граммов. А скорость извержения пламени из сопла ракеты – 4 километра в секунду, причём несколько тонн в каждую секунду.

Температура плавления стали около 1500 градусов. Вы это знаете. А температура струи из сопла ракеты более 4000 градусов. И сотнями тонн выбрасываются в космос ядовитые вещества при каждом запуске тяжёлой ракеты-носителя. И это происходит в озоновом, очень разряжённом и очень уязвимом слое. Почему образуется дыра? Потому что озоновый слой хрупок и высокотемпературная плазма от работы реактивных двигателей, разлетаясь на сотни километров, связывает озон, то есть уничтожает его на огромных территориях. И ракеты способны полностью уничтожить его.

Это я начинал понимать давно, когда ещё был школьником.

Что такое озон? Давайте вместе обсудим это и порассуждаем. Сначала появилась Земля. Не будем ссылаться на Библию, как была сотворена планета, а рассмотрим этот вопрос с научной точки зрения. Она, Земля, образовалась более четырёх миллиардов лет назад и выглядела горящей магмой. Как только она остыла, появились простейшие микроорганизмы. Потом появились зелёные растения. Когда они начали развиваться, возникли отходы. Что за отходы? Да, это и был кислород, отход фотосинтеза. А до этого было жёсткое излучение Солнца, и оно убивало буквально всё живое на планете. И как только кислород начал выделяться, он устремился вверх. Кислород начал разлагаться под действием ультрафиолета и превращаться в озон – O_3. Ультрафиолет тратил свою энергию там, в верхних слоях атмосферы, и до поверхности земли не доходил. Благодаря озоновому слою – тем же отходам жизнедеятельности микроорганизмов и растений, который стал оболочкой вокруг планеты, – и начала бурно развиваться жизнь на земле, которая до этого пряталась в толще океанов, куда жёсткое излучение Солнца не доставало. И начала бурно развиваться биосфера, и появился человек – вершина развития живых существ на планете.

Вот мы говорим – экология, нарушение экологии… Если мы вынесем производство и индустрию в космос, экологию мы нарушим? Конечно же, нет. Это слово – экология – придумал сам человек, имея в виду живой организм. Экология и космос не будут нарушены. В космосе нет понятия экологии. Там есть мириады звёзд, и помощнее Солнца, в каждой из которых, в природном термоядерном реакторе, каждую секунду сгорает больше миллиона тонн водорода. Они экологичны или не экологичны? Там происходит такое излучение, что Чернобылю и не снилось. Это – экологично? Там десятки миллионов градусов температуры внутри звёзд и Солнца. А взрывы сверхновых, способные снести целые звёздные системы? Или чёрные дыры, способные проглотить галактику? Это экологично или нет? Там есть всё, и оно устойчиво первоначально, и мы ничего там не нарушим.

Экологию, повторюсь, придумали мы, люди. То, что для нас не опасно, – это экологично, а если опасно, если что-то нам мешает и, скажем, убивает растения, – это не экологично. Люди появились на земле благодаря тому, что возникли живые микроорганизмы на мёртвой поверхности. Они изменили планету «под себя». И всё, что создано в биосфере, это всё создано на отходах. Озон – это отход, кислород, плодородная почва – это всё, что сгнило, что прошло через желудки и кишечники живых организмов, коралловые острова, торф, – это всё отходы. Жизнь так себя выстояла и выстроила, что она эти отходы возвращает, – и на этом строится всё живое.

Для чего я привёл эти аналогии? Возникла биосфера, которая существует миллиарды лет. И вот в эту биосферу нежданно-негаданно пришёл человек, вмешался в её жизнь. Пришёл туда человек разумный. Он начал создавать то, что несвойственно живой природе – индустрию.

И что из этого вышло, что получилось? Первобытный человек умирал в пятнадцать-двадцать лет. Почему? Он жил в пещере, где не было вентиляции, а в ней он разводил костёр, чтобы согреться. И не только согреться, а и зажарить зверя, которого убил на охоте. Копоть проникала в лёгкие. Учёные-археологи определили, что человек в основном тогда умирал от рака лёгких.

Потом человек догадался вынести «технологию» за пределы своей пещеры, своего жилища. И люди со временем поняли, что человек не может прожить без свежего воздуха. Жизнь его увеличилась вдвое.

Проходили десятки и десятки тысяч лет… Биосфера стала родным домом человека, даже не домом, а одной комнатой, в которой нет никаких перегородок, при этом параллельно развивалась и индустрия. Но возникла закономерная проблема: отходы индустрии. Они отличались от отходов живых организмов, на которых миллиарды лет строилась биосфера. Если растения вырабатывали кислород, то индустрия – CO_2, фтор, свинец, мышьяк, кислотные дожди, необъятные терриконы,

радиацию и многое другое. Куда это всё попадает? Да, в наш дом, в наш организм, в биосферу.

Терриконы – это тоже отходы. Да, это почва, но она совершенно другая, мёртвая индустриальная. Взятые в сумме все индустриальные отходы убивают биосферу. Потому что они находятся в одной нише, и индустриальные отходы рано или поздно победят. Они сильнее и ближе мёртвой природе и мёртвому космосу.

Вот поэтому я однажды задумался и выдвинул для себя лозунг-призыв: «Необходимо всё это разделить в пространстве». А как? Под землю всё это спрятать? Да нет же, как первобытный человек перенёс свои технологии за пределы пещеры, своего тогдашнего дома, так и мы можем – должны – отделить отходы от себя – вынести их в космос, за пределы нашего общего индустриального дома – биосферы планеты.

А при помощи чего мы можем ту индустрию вместе с отходами отправить в космос, который и не ощутит на себе нашего «подарка»? Даже – «не заметит»? Скажете – только при помощи ракеты.

Но я определил КПД ракеты, доказал и убедил, сколько он составляет. Правильно – менее 0,01. И что же мы можем отправить на ракете? Да, грубо говоря, мешок-два пустых, пусть и упакованных в кубы, пластмассовых бутылок, ставших по стоимости золотыми – ведь стоимость доставки грузов на орбиту превышает десять миллионов долларов за тонну.

А можно, напрягшись экономически и надев противогазы, отправлять и тысячами тонн в год. Тогда, ответьте мне, сколько тысячелетий нужно для того, чтобы очистить землю и океаны от бытового и индустриального мусора, избавиться от отходов и отработанного топлива атомных станций при помощи ракет? Трудно сосчитать.

Да миллионы лет на это нужно. Но за это время тот мусор увеличится настолько, что мы будем уже задыхаться без свежего воздуха – будем жить в противогазах под землёй. Как вам такая перспектива нравится?

А по земле вы знаете сколько перевозится груза в год? Сто миллиардов тонн. Таковы объёмы перевозок для индустрии. Мы перевозим грузы с места на место, и от этого страдает экология. Нам давно нужна такая система перевозок, которая бы не убивала окружающую среду. Чтобы мы продлили самим себе жизнь и нашей Планете.

А ответ и решение этой проблемы имеется только у меня.

То транспортное средство, которое я предлагаю человечеству, – ОТС (Общепланетное Транспортное Средство) – избавило бы землю от отходов в короткие сроки, они бы надёжно были «упакованы» и спрятаны в космических нишах – камерах вечного хранения. Те КВХ

бесконечны и бездонны, и они не будут представлять угрозу для здоровья никому и никогда. Более того, планета была бы избавлена и от источника этих отходов – экологически опасной земной индустрии. Металлургия, энергетика, химия, добыча ресурсов и многое другое переместилось бы в космос, на орбиту. Где есть новые технологические возможности – невесомость, вакуум, бесконечные ресурсы, как сырьевые, так и энергетические. Где нет границ для расширения и экспансии технократии. Но для возведения ОТС необходимо согласие всех государств мира, и чтобы между ними не происходило никак войн – ни локальных, ни социальных, ни духовных.

У меня это давно сложилось в голове. И помог мне в этом… барон Мюнхгаузен. Да-да, как бы странно это вам ни показалось. Тот эпизод, когда он сам себя вытащил из болота. Помните? Барон не оказывал отрицательное воздействие на окружающую среду, он всё сделал за счёт энергии внутренней силы.

Я не могу перенести центр массы за счёт своих внутренних сил (поэтому классическая телепортация возможна только в сказках), не могу поднять себя, потому что могу себе только клок волос вырвать или руку сломать. И когда понял, что за счёт внутренних сил перенести груз нельзя, начал анализировать «принцип барона Мюнхгаузена» более тщательно, уж больно он притягателен – никакого экологического воздействия на окружающую среду. Я понимал, где он ошибался, где нарушил закон, а он простой – барон плохо знал физику и нарушил один из законов сохранения.

Принцип сохранения энергии – это одно, хотя их несколько принципов сохранения – импульса, момента количества движения, и ни один из них нельзя нарушать. Другой принцип – за счёт внутренних сил системы, независимо от их природы, нельзя переместить центр масс в пространстве. Не смог бы так спастись барон, утонул бы вместе с конём.

«А как же тогда возможно выйти в космос, не перемещая центр массы, чтобы не нарушать законы физики?» – спросил у самого себя.

И нашёл решение. Это же так просто! Кольцо вокруг Планеты. За счёт внутренних сил «Кольцо» может выйти в космос, увеличиваясь в диаметре, при этом центр его масс останется на месте – в центре Земли. Будет стоять на эстакаде по экватору, загружаться грузом или выгружать то, что создавалось в космосе, в безвоздушном пространстве, – и снова подниматься в космос и снова возвращаться…

Это как бы предыстория. Я подробно об этом могу рассказывать и рассказывать. Как пытался получить патент на это своё изобретение в СССР, и мне отказывали в течение пяти лет, выдвинув более… 500 аргументов против. Каких только абсурдных доводов не приводили

мне – влияние лунных приливов и солнечного ветра, радиации, что в безвоздушном пространстве ничего делать невозможно, так как не от чего отталкиваться. И что Земля не совсем круглая, как же кольцо может находиться на ней?.. Да и не хватит энергии, материалов: эстакада вокруг земли длиной в 40 тысяч километров? С каждым разом я улучшал своё изобретение – упрощал, удешевлял, усовершенствовал. И неожиданно от этой идеи отпочковалось новое изобретение – транспорт на струнах, «юнибус» на струнных трассах, которое я назвал «СТЮ»:

Струнный транспорт Юницкого.

А сегодня оно имеет название SkyWay – небесный путь, небесная дорога.

Возвращаюсь к конференции, которая состоялась в Москве.

И съехались инвесторы со всего мира. Все флаги в гости к нам. Ну, пусть не все, а большая часть.

Скажу, что остался очень доволен состоявшимся разговором. Это придаёт силы, когда собираются в огромном зале единомышленники, которым интересно, что и о чём буду говорить.

Мы понимали друг друга. Это не язвительные уколы троллей, которые заполнили интернет и ведут войну против меня, а те люди, которым не безразлична судьба не только своей страны, а и всей Планеты.

Это воодушевляет. И когда я закончил выступление, ответил на все вопросы, в зале после этого долго не стихали аплодисменты.

В заключение сказал всем, что меня как социально ориентированного изобретателя волновала и волнует сегодня не только техническая составляющая, но и экология, тем более, что свою малую родину потерял из-за Чернобыля: накрыл он мою родную деревню Крюки мёртвым пеплом и она исчезла с земли.

А сколько моих друзей и знакомых погибли в авто-, авиакатастрофах, умерли из-за лучевой болезни!

На первом месте у меня в связи с моими изобретениями, стоял главный вопрос: «Что это даст человечеству? Облегчена ли будет жизнь людей на земле?

Сколько будет сохранено жизней, когда люди отправятся в путь не на самолётах, не на поездах, не на машинах по автотрассам, а по нашей – безопасной струнной дороге?»

Эти вопросы я задал залу. И мы вместе искали на них ответы.

Мы долго не расходились, говорили и не могли наговориться. Я перед ними был не в виртуальном мире, а живой, и все мне пожимали руку, желали, чтобы наш проект как можно быстрее воплотился в жизнь.

Цели и задачи проекта SkyWay

Они берут свои истоки в истории создания этой технологии – около 50 лет назад, в прошлом столетии, в далёком советском прошлом.

Ещё школьником, живя в Джезказгане, возле Байконура, увлёкшись ракетным моделированием, я понял недостатки ракеты-носителя. Коэффициент полезного действия у него менее 1 процента, а у современного паровоза – 15%.

Каждый запуск ракеты делает дыру в озоновом слое планеты размером с Францию. Мощность двигателей тяжёлой ракеты – 100 миллионов лошадиных сил (только представьте себе табун в 100 миллионов лошадей!).

При этом вся эта мощь выбрасывается в чрезвычайно уязвимом озоновом слое планеты в виде химически активного пламени. А оно, пламя, имеет скорость истечения более 4 километров в секунду (скорость самой быстрой пули, выпущенной из снайперской винтовки, в пять раз ниже) при температуре более 4 тысяч градусов (температура плавления стали в 3 раза ниже).

Если допустить, что американские «Шаттлы» 60 раз в год взлетят в космос, то это приведёт к полному уничтожению озонового слоя планеты. Поэтому американцы, понимая это, совершали запуски ракет не более десяти раз в год. Я запускал в детстве свои ракеты на немецком порохе, который извлекал из мин и патронов. Они не долетали до космоса и не причиняли большого вреда окружающей среде.

Сегодняшние ракеты – не моё детское увлечение, и они достигают огромных высот. Достижение? Допустим. Вы задумывались когда-нибудь, дорогие мои друзья, над таким вопросом: из чего состоит ракетное топливо, при помощи которого ракеты «забрасывают» в глубины космоса?

Кто хоть немного этим интересовался, хочу напомнить следующее. Некоторые ракетные виды топлива, как, например, гептил – у российского «Протона» – во много раз ядовитее, чем цианистый калий. Мы знаем, что это такое – одна сотая грамма этого яда опасна для человека. А заправка одной такой ракеты – порядка 600 тонн топлива, что в переводе составляет 600 миллионов граммов.

Открою для всего человечества одну пренеприятнейшую вещь, вернее, вывод: этого яда (топлива) всего лишь одной только ракеты грузоподъёмностью всего лишь 6 тонн достаточно, чтобы убить всё человечество – все 7 миллиардов человек.

Страшно? И мне страшно. Но мы вместе с вами – люди планеты – должны и обязаны это знать! И всеми силами стараться, чтобы

предотвратить это, не дать возможности частицам топлива рассеяться по планете. Как? Вот сегодня мы и говорим об этом.

Я давно также понял, что такое ракета. Звучит банально, но, как говорят, назовём вещи своими именами – это всего лишь транспортное средство. И всё. Другого значения оно не имеет. А поэтому напрашивается невесёлое резюме: она, ракета, не способна обеспечить создание космической индустрии будущего и – второе – не спасёт биосферу, а наоборот, уничтожит её.

Биосфера неизбежно и неотвратимо будет уничтожена техносферой, которую создаёт на планете и развивает наша бурно растущая технократическая цивилизация. Никому не удастся в будущем отсидеться где-нибудь на Лазурном берегу или на частном острове в океане – всех коснётся разрушение, и наступит апокалипсис.

Первобытные люди, жгущие костры в своём доме, в пещере, в двадцать лет умирали от рака лёгких. Затем они догадались вынести «технологии» за пределы своего дома – и смогли прожить дольше.

Сейчас наш дом – вся биосфера планеты. Чтобы нам всем выжить завтра, необходимо вынести экологически опасную часть земной индустрии за пределы биосферы, в космос.

Я понял это около сорока лет назад.

Нам осталось два-три поколения, то есть 50–70 лет, чтобы дойти до точки невозврата. Вот тогда, и это подтверждают учёные разных стран, и наступит начало конца нашей цивилизации, нашей жизни, нашего пребывания на зелёной планете Земля.



Кто сегодня управляет нашей жизнью? Руководители государств, политики, бизнесмены, олигархи… Почему они все живут под одним и тем же девизом: «Мы добьёмся своего, а после нас хоть и трава не расти…» Да после нас не только трава, а и человечество перестанет расти, потому что оно исчезнет. Поэтому осмелюсь сделать утверждение: они приближают не светлое и чистое будущее, а приближают гибель цивилизации и всего живого.

Понимают ли они сегодня это? Наверное, нет…

Мы каждый день получаем тревожные предупреждения, просьбы о том, что нам необходимо одуматься и жить со своей колыбелью – Землёй – в дружбе.

Поэтому я хочу привести материал из интернета о том, что нам угрожает.

«Концентрация углекислоты в атмосфере достигла рекордно высокого уровня.

В 2015 году концентрация углекислого газа в атмосфере Земли выросла до 400 ppm. 2016 год может стать первым годом в истории, когда концентрация CO_2 не опустится ниже этой отметки. Об этом объявила Всемирная метеорологическая организация, передает Reuters.

Мировая усреднённая концентрация углекислого газа составила 400 частей на миллион (parts per million, ppm). Ранее это значение достигало такой отметки в определённые месяцы года и в некоторых точках планеты. Однако никогда прежде этот уровень не наблюдался в глобальном среднем масштабе за целый год.

400 ppm – это на 44% выше содержания CO_2 в доиндустриальную эпоху. Совет по климату ООН считает, что концентрация углекислого газа, метана и закиси азота сейчас находится на максимальном уровне за последние 800 тысяч лет.

Вот как росло содержание углекислоты в земной атмосфере (см. рис. на стр. 26).

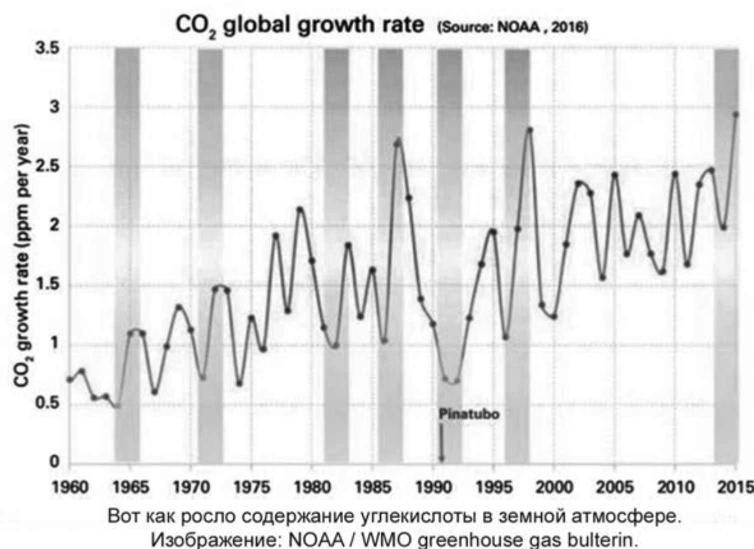
В ВМО объясняют скачок в концентрации углекислого газа воздействием явления Эль-Ниньо, которое началось в прошлом году и продолжало оказывать мощное влияние в течение значительной части нынешнего года.

По данным обсерватории в Мауна-Лоа на Гавайях – основного инструмента измерения уровня CO_2 – концентрация углекислого газа будет превышать 400 промилле в течение всего 2016 года и не опустится ниже этого уровня на протяжении жизни нескольких поколений.

Уровень углекислого газа будет продолжать расти, если жители Земли не прекратят сжигать ископаемое топливо. «Мы сможем увидеть улучшение в 2060-х, если начнем сокращать выбросы прямо сейчас», – сказал Петтери Таалас, Генеральный секретарь ВМО.

Углекислый газ – наиболее важный газ в проявлении парникового эффекта. В 2014 году средний прирост концентрации CO_2 по сравнению с 2005 годом на 44% состоял из результатов человеческой деятельности и на 56% – из выделений океанической и земной биосферы.

Неуклонное повышение уровня содержания CO_2 противоречит Парижскому соглашению по климату, которое приняли в декабре прошлого года страны – участницы климатической конференции в Париже. Правительства согласились сократить выбросы углекислоты в атмосферу и удержать повышение глобальной температуры на уровне 1,5 градуса Цельсия. Беларусь присоединилась к соглашению в апреле 2016 года. Парижское соглашение по климату вступит в законную силу 4 ноября 2017 года.



Вот как росло содержание углекислоты в земной атмосфере.
Изображение: NOAA / WMO greenhouse gas bulterin.

.... * * * ....

Над Беларусью появилась озоновая дыра

«Учёные наблюдают над Беларусью озоновую дыру», – сообщил сегодня на пресс-конференции в Минске ведущий научный сотрудник Национального научно-исследовательского центра мониторинга озоносферы Александр Красовский, передаёт корреспондент БЕЛТА.

«Появилась небольшая озоновая дыра. Её особенность заключается в том, что она соединена с озоновой дырой над Северным полюсом. Это редкий случай», – сказал Александр Красовский.

В последний раз учёные наблюдали озоновую дыру над Беларусью весной текущего года.

Формирование озоновых дыр – явление цикличное, его чаще всего наблюдают в межсезонье: в конце весны – начале лета, а также накануне зимы. Эти явления связаны с перестройкой стратосферы, которая сопровождается перераспределением озона в озоновом слое над Землёй.

Беларуские учёные постоянно исследуют ситуацию с образованием и перемещением озоновых дыр на планете. Александр Красовский также отметил, что возможной причиной жаркой погоды в Беларуси и в Европе в целом является так называемый блокирующий эффект. «Изменение содержания озона над определённым регионом может приводить к переменам в климате», – добавил он.

Сейчас содержание атмосферного озона в Минске составляет 318 DU (единиц Добсона), по данным сайта Республиканского центра по гидрометеорологии, контролю радиоактивного загрязнения и мониторингу окружающей среды Минприроды.

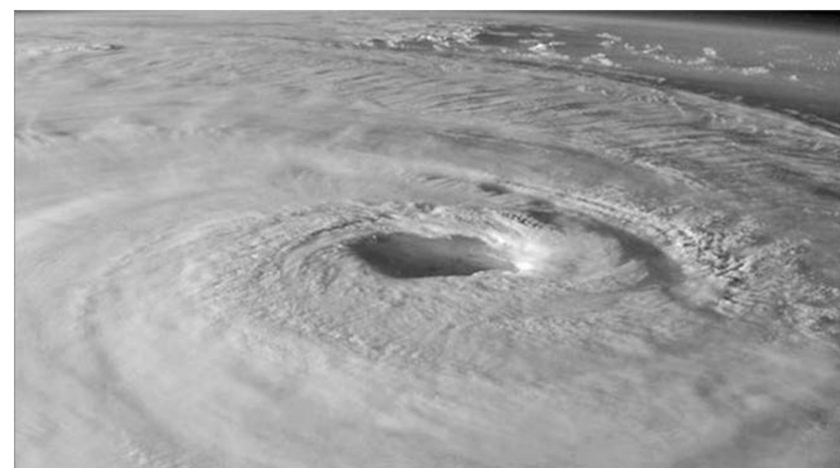
Нормальным считается значение 340−360 DU.

Озоновый слой защищает всё живое на Земле от опасного ультрафиолетового излучения солнца. Когда этот слой начинает разрушаться, образуется озоновая дыра. Воздушные массы могут перемещать её, поэтому такую дыру в разное время могут наблюдать сразу в нескольких странах. Тогда возникает закономерный вопрос:

– А есть ли другое решение неракетной индустриализации космоса?

Отвечаю:

– Да, есть.



Я долго и упорно бился над ответом на этот вопрос, и всё же нашёл его. За это время стал членом Федерации космонавтики СССР, организовал и провёл в 1988 году Первую международную конференцию по безракетному освоению космоса, опубликовал сотни научных работ и монографий.

Госкино СССР на эту тему снял 30-тиминутный научно-популярный фильм «В небо на колесе». Лента в 1989 году демонстрировалась на экранах СССР и за рубежом.

Примерно в конце шестидесятых годов, учась в Тюменском инженерно-строительном институте по специальности «инженер путей сообщения», я серьёзно занялся анализом наземного транспорта. При этом рассуждал следующим образом: «Я ничего о транспорте не знаю. Знаю только законы физики нашего реального мира, в котором мы живём. И как, исходя из этого, сконструировать оптимальный наземный транспорт?»

Рассуждал просто, исходя из объёма школьного курса физики.

Мыслил так: допустим, я добрался из Тюмени в Москву на каком-либо транспорте: на велосипеде, на автомобиле, поезде, самолёте или даже ракете. Какая при этом будет эффективность полезной транспортной работы? В Тюмени я находился на высоте 100 метров над уровнем моря, в Москве – на той же высоте. Значит, моя потенциальная энергия как груза, равная mgH, не изменилась.

В Тюмени моя скорость относительно поверхности земли равнялась нулю, так как я был неподвижен. А в Москве? Также равна нулю, так как после прибытия, в аэропорту, я опять был неподвижен. Значит, моя кинетическая энергия как груза, равная mv2/2, также не изменилась. При этом на перемещение каждого пассажира из Тюмени в Москву будет затрачено много энергии, если перевести на топливо. Это будет порядка 100 литров. Получается, что топлива затрачивается больше, чем весит сам транспортируемый груз, то есть пассажир.

С точки зрения физики полезная транспортная работа в данном случае будет равна нулю, так как после транспортировки энергетическое состояние груза не изменилось. Поэтому, если разделить ноль (полезная работа) на «Е» (затраченная энергия), то получим ноль. Это и есть коэффициент полезного действия любой наземной транспортной системы – он всегда равен нулю. А ноль, что очевидно, как ни старайся, нельзя усовершенствовать.

Тогда в своих рассуждениях пошёл ещё дальше. Если ноль нельзя усовершенствовать, то куда же была потрачена энергия на моё перемещение по поверхности земли? Оказывается, все 100 процентов энергии затрачивается не на полезную работу, а на борьбу с окружающей

средой и на её разрушение. То, что мы называем экологией. Это проявляется в выбросе выхлопных газов, в шуме при движении подвижного состава, в вибрации земли, в процессе истирания шин, асфальта, рельсов и щебёночной подушки – и так далее, и так далее.

Поэтому вывод пришёл сам собой: в транспорте необходимо свести к минимуму борьбу с окружающей средой и её разрушение.

Меня интересовало в первую очередь высокоскоростное движение, так как мы живём в мире всё более высоких скоростей. Но поскольку мы находимся не на Луне, где вакуум, а на Земле, где есть атмосфера, то меня заинтересовала аэродинамика, вернее – аэродинамическое сопротивление скоростному движению. Раскручивалась логическая цепочка нарастания дальнейших выводов и решений.

Формула мощности аэродинамического сопротивления оказалась простой. Эта мощность пропорциональна плотности воздуха, площади поперечного сечения корпуса транспортного средства (так называемый мидель), коэффициенту аэродинамического сопротивления Cx и скорости движения. При этом скорость стоит в формуле в кубе.

Что это означает? Например, представим, что мы движемся на легковом автомобиле со скоростью 100 км в час, значит, предположительно двигатель расходует на аэродинамику 20 лошадиных сил. Получается, что это немного энергии – порядка 4 литров топлива за час работы двигателя. Это один вариант. А теперь давайте увеличим скорость движения этого же самого автомобиля до 500 км в час. Что получается? Да, скорость увеличилась в 5 раз. Возводим 5 в третью степень. Получим 125 раз. Что это? Да, во столько раз увеличилась мощность аэродинамического сопротивления. Идём дальше. Умножаем 20 лошадиных сил на 125 и получаем 2500 лошадиных сил. Это уже будет означать, что такой двигатель будет расходовать на аэродинамику уже 500 литров топлива в час вместо 4 литров при скорости 100 км в час.

Таким образом, для увеличения скорости движения в 5 раз необходимо увеличивать мощность двигателя в 125 раз. Именно поэтому у самого дорогого и самого быстрого серийного автомобиля «Бугатти» мощность двигателя составляет более 1500 лошадиных сил, что позволяет ему развивать максимальную скорость всего до 430 км в час.

Оказывается, что при движении в воздушной среде с высокой скоростью 90% и более мощности привода транспортного средства расходуется на преодоление аэродинамического сопротивления. Поэтому аэродинамика здесь – самая важная и самая значимая наука.

Дальнейшие исследования позволили найти решения по улучшению высокоскоростной аэродинамики в 5 раз по сравнению с «Бугатти». У «Бугатти» Cx=0,38, у юнибуса Cx=0,06 – то есть в 6 раз меньше. При этом «Бугатти» везёт 2–3 пассажира, а юнибус – 20–30 человек.

Эти результаты получены экспериментально, путём многократных продувок в аэродинамической трубе и запатентованы. При этом половина улучшения достигнута за счёт устранения эффекта экрана, так как рельсовый автомобиль, названный мною затем «юнибус», движется не по сплошному полотну, а по двум тонким струнным рельсам.

Сейчас у меня в планах улучшить Сх до значения 0,05, что приближается к теоретическому пределу, равному 0,04.

Если на аэродинамику уходит 9/10 энергии при высокоскоростном движении, то куда уходит остальная 1/10 часть? Оказывается, на подвес относительно путевой структуры.

Пришлось изучать и исследовать различные системы подвеса – магнитную и воздушную подушку, и традиционное колесо – как пневматическую шину, так и стальное колесо. Оказалось, что самая неэффективная система – это воздушная подушка. Не лучше и магнитная подушка – например, в транспортной системе «Трансрапид», разработанной компанией «Сименс» и реализованной в единственном проекте «Шанхай – Аэропорт», суммарный коэффициент полезного действия магнитного подвешивания и линейного электродвигателя не дотягивает и до 15 процентов. То есть КПД системы привода у «Трансрапида» ниже КПД современного паровоза – синонима энергетической неэффективности.

Оказалось, что самая эффективная система подвеса – это «Стальное колесо – Стальной рельс» с коэффициентом полезного действия 99,8%, так как усилием в 2 килограмма можно двигать по горизонтальному рельсовому пути тележку весом в 1 тонну. Потери здесь на порядок, а при высоких скоростях и на 2 порядка меньше, чем у системы «Пневматическая шина – Асфальтобетонное полотно».

У того же «Бугатти» при высокой скорости движения на колёса уходит примерно 500 лошадиных сил мощности двигателя, или 100 литров топлива в час. Если бы у него были стальные колёса, то на них уходило бы всего 10 лошадиных сил и 2 литра топлива в час.

Затем мне пришлось усовершенствовать и стальное колесо – в юнибусе оно в 2 раза эффективнее, чем традиционная железнодорожная колёсная пара, поэтому у того же «Бугатти» на наших стальных колёсах на преодоление качения колёс расходовалось бы только 5 лошадиных сил и 1 литр топлива в час.

Расход энергии на движение – это эксплуатационные издержки, которые необходимо нести каждую секунду, каждую минуту, каждый час, каждые сутки, каждый год и – каждое столетие. Например, Транссибирская магистраль существует более 100 лет, и поезда тратят и тратят, причём неэффективно, энергию на перемещение миллиардов тонн грузов на тысячи километров.

А ещё нужно учесть и капитальные затраты на строительство транспортной системы. Любая дорога может быть построена в трёх вариантах исполнения: 1) по поверхности земли, в насыпи; 2) под землёй в тоннеле; 3) над поверхностью земли – в эстакадном исполнении.

Самый дешёвый вариант – в земляной насыпи – самый экологически опасный. Насыпь уничтожает почву – сегодня в мире «закатана» в асфальт территория, превышающая площадь Великобритании более чем в 5 раз. Эта земля мертва – на ней не растёт растительность, которая должна была вырабатывать кислород, необходимый для жизни на планете, в том числе – для нашего с вами дыхания. Земляная насыпь, грунт, в которой уплотняют на 10 процентов в сравнении с естественным залеганием, – это низконапорная плотина, которая перерезает истоки рек, движение грунтовых и поверхностных вод. Это приводит к заболачиванию с одной стороны насыпи и к опустыниванию – с другой. Поэтому мы часто видим засохшие деревья и даже целые леса из сухостоев рядом с дорогой. Насыпь перерезает пути миграции животных и мешает сельскохозяйственной деятельности.

Тоннели (в земле) очень дороги. Сегодня прокладка одного километра транспортного тоннеля обойдётся заказчику в сотни миллионов долларов, а иногда и в миллиард долларов. В тоннеле пассажиру некомфортно – мы ведь не подземные жители – и небезопасно для жизни. Уже изучено, что, например, в московском метро можно находиться безопасно для человека только первые 3 секунды. Всё остальное время метро начинает разрушать наш организм: изолированное и сжатое пространство, сильнейший шум и вибрация, сильные электромагнитные поля и другие неестественные воздействия – все эти факторы очень вредны для человека.

Тогда что остаётся – эстакада? Но она имеет высокую материалоёмкость – десятки тонн стали и бетона на погонный метр и, соответственно, высокую стоимость – 100 миллионов долларов за километр и более. Но если мы уберём сплошное полотно и оставим только узкие полоски для движения колёс, то удешевим пролётное строение на порядок. А если сделаем конструкцию по длине неразрезной, без температурных швов, то увеличим несущую способность эстакады вдвое. При этом, чтобы исключить сжатие и потерю устойчивости, путевую структуру необходимо растянуть в продольном направлении, то есть сделать её предварительно напряжённой.

Так была сформирована идея струнного рельса, которая затем, через четверть века, была опробована на полигоне в городе Озёры Московской области. При весе путевой структуры всего 120 кг на погонный метр рельсо-струнный пролёт длиной 48 метров был в 2 раза

жёстче капитального моста – ЗИЛ-131 весом 15 тонн при своём движении прогибал путевую структуру всего на 30 мм. Это составляет 1600-ю часть от длины пролёта, тогда как у капитальных мостов допустимая относительная жёсткость – 1:800.

А ещё оказалось, что когда верх опоры закреплён за неразрезную конструкцию пути, то её несущая способность увеличивается в 8 раз. Значит, опоры могут быть в десятки раз дешевле, так как в дополнение к этому весовая нагрузка от лёгкой эстакады будет на порядок меньшей, чем в традиционных балочных мостах.

Так был создан концепт оптимальной надземной транспортной системы, названной позднее SkyWay – «Небесная дорога». Основные элементы такой дороги:

1) неразрезная предварительно напряжённая рельсо-струнная эстакада;

2) рельсовые автомобили на стальных колёсах, имеющие исключительно высокую аэродинамичность.

Меня всегда волновал и интересовал как социально ориентированного человека, вопрос: чем полезны будут человечеству мои изобретения не только сейчас, но и в отдалённом будущем?

Обратимся к цифрам. Без них не обойтись, они всегда присутствуют в сравнениях и опытах. Только они могут показать динамику роста или падения в разных сферах нашей жизни. Мы же возьмём только транспорт.

В мире за последнее столетие построено около 40 миллионов километров дорог – автомобильных и железных. Мы уже разобрались в их экономичности и влиянии на окружающую среду.

Давайте мысленно (и даже не мысленно) представим следующее. Что получится, если мы обычный и привычный транспорт заменим на сеть «Транснет», построенную по технологиям SkyWay? Допустим, мы это претворили в жизнь. Сразу же напрашивается резонный вопрос: и какой же от этой замены получится социально-экономический эффект? В масштабах планеты и всего человечества?

Отвечаю:

1) Благодаря «второму» уровню размещения и противосходной системе подвижного состава аварийность на транспорте снизится более чем в тысячу раз – она будет ниже, чем сейчас в авиации. Это спасёт от гибели на дорогах за 100 лет не менее 100 миллионов человек, а от инвалидности – не менее 1 миллиарда человек. Это будет более значимо, чем прекращение всех войн на планете, чем потери от терроризма и производственного травматизма, чем потери от стихийных бедствий – землетрясений, цунами, извержений вулканов, вместе взятых, так как там суммарно гибнет людей в 3 раза меньше – в среднем около 500 тысяч человек в год, в то время как на дорогах ежегодно

гибнет около 1,5 миллиона человек и более 10 миллионов становятся инвалидами и калеками. Автомобиль оказался значительно опаснее, чем автомат Калашникова и даже атомная бомба.

Социально-экономический эффект по этому показателю превысит 500 триллионов долларов.

2) Благодаря эстакадному исполнению землепользователям будут возвращены территории, «закатанные» сегодня в асфальт и «похороненные» под шпалами, суммарно превышающие площадь пяти Великобританий. В десять раз ещё большая территория почв, прилегающая к дорогам, будет спасена от экологической деградации.

Социально-экономический эффект по этому показателю превысит 500 триллионов долларов.

3) Благодаря эстакадному исполнению не будет необходимости перемещать из карьеров в насыпи дорог более одного триллиона кубических метров грунта и наносить этим огромный экологический ущерб природе планеты.

Социально-экономический эффект по этому показателю превысит 100 триллионов долларов.

4) Благодаря низкой материалоёмкости рельсо-струнных эстакад на их строительстве будет сэкономлено в сравнении с традиционными транспортными эстакадами:

• стали – более 200 миллиардов тонн;

• бетона и железобетона – более триллиона тонн.

Эта экономия – суммарное производство этих ресурсов всей земной индустрией за 100 лет. Социально-экономический эффект по этому показателю превысит 1.000 триллионов долларов.

5) Благодаря высокой аэродинамичности подвижного состава и специальному стальному колесу на сети дорог «Транснет» за 100 лет будет сэкономлено более триллиона тонн топлива, что в 5 раз превышает мировые запасы нефти.

Социально-экономический эффект по этому показателю превысит 1.000 триллионов долларов.

Есть ещё дополнительные преимущества технологии SkyWay на мировой сети «Транснет», социально-экономический эффект от которых превышает триллионы долларов:

6) в двигателях автомобилей и топках электростанций не будут дополнительно сожжены триллионы тонн атмосферного кислорода;

7) на возвращённой биосфере плодородной почве зелёные растения дополнительно выработают триллионы тонн кислорода;

8) в атмосферу, почву и воду не будут выброшены триллионы тонн экологически опасных, ядовитых и канцерогенных продуктов горения топлива;

9) с сетью струнных дорог можно легко совместить линии электропередач и линии связи, «зашив» их в путевую структуру. Поэтому в будущем вся энергетика и весь интернет на планете будет у нас – в SkyWay.

Таким образом, суммарный социально-экономический эффект от создания мировой сети «Транснет» превысит в XXI веке 5.000 триллионов долларов.

Такой проект жизненно необходим нашей цивилизации и нашей планете.

Поэтому стратегической целью программы SkyWay является создание на планете в 21-м веке сети дорог «Транснет» протяжённостью порядка 50 миллионов километров. Социально-экономический эффект для цивилизации от реализации такого масштабного и амбициозного проекта, как я уже отметил, превысит 5.000 триллионов долларов. Эти цифры взяты не «с потолка», они получены путём математических подсчётов, проверены и перепроверены, и поэтому ошибки исключены.

К этой цели мы шли и сегодня идём последовательно и уверенно, шаг за шагом. Какой путь нам пришлось пройти:

– Около 40 лет ушло на разработку технологии и документации SkyWay четвёртого поколения;

– за два года мы капитализируем технологию, построим тестовые участки грузовой, городской и высокоскоростной «Небесных дорог» и осуществим их опытно-промышленную отработку и сертификацию;

– через два года, собственно, и начнётся бизнес по созданию мировой сети «Транснет».

Добавлю ещё. «Волшебная» цифра 40. Это столько лет я разрабатывал эту технологию, вёл за собою людей, которые верили в меня, помогали. Именно столько лет Моисей водил евреев по пустыне в поисках Святой земли. И они нашли её. Видимо, это не случайная аналогия и не случайное совпадение.

Ну и отвлечёмся немного от «струн», от аналогий и совпадений. Вернёмся в зал форума. Я говорил:

– Уже сегодня у нас имеется портфель заказов на 100 миллиардов долларов.

После посещения через несколько лет в Беларуси нашего салона продаж технологии SkyWay заказчики, без сомнения, подпишут контракты. И один процент авансовых платежей, а это миллиард долларов, практически в один день 2 раза окупят 500 миллионов долларов вложений – предыдущих и нынешних. Мы выйдем на IPO. Наши акции будут стоить по номиналу. Тысячи наших акционеров станут долларовыми миллионерами, а более 10-ти – и миллиардерами. Среди них

буду и я. Кто-то из вас, сидящих в этом зале, будут среди них. Я верю в это. Поверьте и вы – и так оно и будет.

От себя скажу лично так: не к богатству я стремлюсь, ибо богатство – понятие растяжимое. Это не счета в банке, не яхты и личные самолёты. Это всё проходящее. А вот когда человечество пересядет на небесный транспорт, забудет о неудобствах транспорта сегодняшнего – каменного века, я буду богат счастьем людей, их памятью о тех, кто создавал для них чудо-дорогу.

А ещё есть мечта: все свои лично заработанные деньги я проинвестирую в разработку космической программы SpaceWay, в ОТС. Эту программу сегодня никто не готов финансировать – ни Россия с её Роскосмосом, ни Соединённые Штаты Америки с их НАСА, ни Организация Объединённых Наций. А ведь только научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по этой программе потребуют порядка 100 миллиардов долларов вложений.

Реализация программы SpaceWay – Космический путь, – затраты на которую оцениваются в триллионы долларов, обеспечит переход земной цивилизации на новую ступень развития: она станет космической цивилизацией, у которой индустрия будет вынесена за пределы её дома – планеты Земля.

У нашей цивилизации, а значит и у наших внуков и правнуков, появятся безграничные возможности для дальнейшего технологического развития без конфликтов между земной биосферой, созданной Богом, и индустриальной техносферой, созданной Человеком Разумным.

И есть ещё один вопрос, который волнует меня с детства. Я понимал, что мы – не одни во Вселенной. Что есть цивилизации, которые обогнали нас в развитии на миллионы лет. Почему же они не вступают с нами в контакт и не помогают нам в развитии?

Сейчас у меня есть ответ. Нельзя вступать в контакт с дикарями – о чём можно общаться с цивилизацией, которая раздирается войнами, которая размахивает ракетно-ядерными дубинками и ежегодно тратит более триллиона долларов только на то, чтобы убивать друг друга?

Это мы не готовы вступать в контакт, а не они. Но когда на планете Земля будет реализована программа SpaceWay, то мы станем космической цивилизацией. Эту программу можно реализовать только силами всего человечества. Для этого всем странам нужно будет прекратить войны, объединить научные, экономические и производственные возможности и всем миром вынести в космос всю вредную промышленность – металлургию и химическое производство, энергетику и горнодобывающую промышленность и так далее. А на Земле оставить поля, леса, луга, чистые реки, моря и чистый воздух. Пусть пчёлы садятся на цветы, несут нектар в ульи, дают нам мёд. И наши лёгкие будут

дышать целительным воздухом, и человек будет жить не десятки лет, а сотни и тысячи, как жили когда-то фараоны и библейские пророки…

Вот тогда нашу цивилизацию примут в «космический клуб», в свою семью. И только тогда они с нами вступят в контакт, и мы будем равные среди других жизней. И тогда мы сможем узнать, каким путём и сколько столетий они шли к совершенству в своём развитии, как удалось им спасти свою цивилизацию.

Поэтому мой девиз: «Строй SkyWay – спасай планету».

Построим «Небесную дорогу» – спасём Планету.

.... * * * ....

Известие

Молния

Новость

Наша Планета ожидает, когда к ней на помощь придут высокие технологии и спасут её Природу.

Впервые в мире – в Беларуси – рождается Международный Парк SkyWay!

Он призван изменить облик и жизнь городов мира, что позволит в корне изменить наше отношение к природе, сохранить и укрепить экологию нашей планеты. Международный парк должен показать, какими могут быть города будущего. А именно – без техники, без выхлопных газов, с чистым воздухом. Везде пешеходные дорожки, скверы и парки для отдыха с деревьями и кустарниками, озёрами и лужайками – всё для того, чтобы человек чувствовал себя свободно и просторно, не стеснённым в окружении «высоток» и дымных фабрик и заводов.

О Парке. Он разместится на территории ЭкоТехноПарка SkyWay у небольшого белорусского города Марьина Горка, недалеко от Минска. Вот на этом живописном месте, где нет поселений, а только лесные массивы, поля, болота и кустарники, началось возведение и в ближайшее время будет представлен и продемонстрирован безопасный, скоростной и экологичный транспорт – «Рельсовая небесная дорога».

Это – Мировая Транспортная Система SkyWay.

Это – инновационная разработка, позволяющая решить ряд глобальных проблем планетарного масштаба:

– сохранение озонового слоя и экологии Земли,

– повышение транспортной безопасности,

– сохранение природных ландшафтов, биогеоценозов, флоры и фауны и ареалов их обитателей.

Дорога будущего – SkyWay – это первый настоящий и уверенный шаг навстречу Природе, которая взывает о помощи, защите, бережном отношении и любви к ней.

Примечательно то, что в создании ЭкоТехноПарка принимает участие Ботанический сад Национальной академии наук Беларуси. В рамках делового форума учёные-биологи представили своё видение этого проекта – Генеральный план озеленения.

На территории Парка природный ландшафт будет занимать порядка 80%, планируется посадить около 10 тысяч декоративных и плодовых деревьев и кустарников. Создаваться будут аллеи, сады, рощи, ягодные плантации. Под руководством профессионалов будет создано несколько уникальных природных композиций. А некоторые культуры, высаженные в Парке, в том числе на анкерных опорах и на станциях, способны расти в ЭкоТехноПарке сотни лет.

Одна из главных задач SkyWay – создание Небесного транспорта в гармонии и тесном взаимодействии с земной природой. Научный подход способен доказать на практике – инновации и технологии должны работать, не уничтожая окружающую среду, а сохраняя её и приумножая для следующих поколений, а те, не нарушая её, улучшив, передали своим предкам.

Многих удивит необычность крыш пассажирских станций, цехов, зданий и сооружений. В чём новизна? Не будет стандартных покрытий из пластика, черепицы и другого материала. Что вместо этого? Земля. Да-да, земля. Земляной покров. И на нём уже растут деревья и кустарники, сады и огороды.

Любой желающий из вас может внести в это озеленение свой личный вклад. Это уже исторический момент. Это будет зафиксировано и отображено, чтобы потом, когда пройдёт определённый период времени, о нас сказали: «Это начинали они, и они первыми изменили отношение человека к природе».

У вас появилось такое желание – поучаствовать в «зелёном деле»? Что для этого нужно? А нужно просто стать участником акции «Посади дерево». А это означает – стать инвестором SkyWay. Ещё – вы должны выбрать для посадки дерево или растение, которое вам по душе.

Их можно найти на нашем сайте.

На официальном ресурсе SkyWay можно посмотреть описание саженцев и характеристики растений. Инвесторы получат доли на эквивалентную сумму по действующему дисконту. На каждом оплаченном дереве или целой аллее будут установлены таблички с именем инвестора, который даст жизнь выбранному вами «зелёному другу».

Дерево – это символ экологии, чистоты, сохранения и приумножения жизни на нашей прекрасной планете. Поэтому не обязательно ехать издалека, чтобы посадить дерево. Это можно доверить от вашего имени основателю движения SkyWay Анатолию Юницкому.

Во-первых, он знает, что такое растительный мир и любит землю. Вырос в деревне и всё детство проходил босиком – разувался в апреле и обувался в октябре. Так вынуждали обстоятельства – бытовые и финансовые. Много времени проводил в лесу. Чтобы было в чём ходить холодной порой, зимой мешками собирал сосновые шишки на семена и сдавал их в лесничество. Деньги зарабатывал небольшие, но и за них можно было что-то приобрести.

Но те шишки продолжали «работать» на него и позже. В лесничестве из них вылущивали, предварительно высушив, зёрна – семена. Их высаживали в питомниках для последующей посадки.

Выращенные саженцы опять попадали к ученику Толику Юницкому. На протяжении многих лет, в середине прошлого столетия, он каждый год высаживал те саженцы. Он высадил их сотни и сотни тысяч. Лесники позже, приходя на те делянки, говорили: «Поднимается в рост хвойный лес Юницкого! Мы зовём его – Толин Бор, Толинбор».

А сегодня те сосны вымахали под небо. Уже и не корабельными мачтами стали, а толстыми, не обнять руками, деревьями. Возраст их сегодня – пятьдесят-пятьдесят пять лет. Целый и огромный лес сегодня подпирает небо, держит космос на своих плечах.

Была радость в душе у «автора соснового леса Анатолия Юницкого», когда он видел, как вымахали его деревья. Но с того злополучного дня 26 апреля 1986 года у него в душе живут постоянно боль и горечь. Находится «Толинбор» в чернобыльской зоне – в семи километрах от реактора, который тогда взорвался. Именно туда упала вся радиоактивная пыль и грязь от теплового взрыва реактора. Не повезло «Толинбору» и его родной деревне Крюки – дул тогда ветер и бросал свои ядовитые жала в ту сторону.

Анатолий Юницкий как никто другой понимает, что такое природа и экология. И видя, как над ней, природой, издевается человек, утраивается его боль. Его малую родину и его корни – «там, где пуповина зарыта» – поместили за колючую проволоку. Зона. И всё это произошло по вине того же человека, который создал «самую безопасную энергию». Электрическую энергию. А она, как оказалось, вовсе и не безопасна, а убийственно опасна для человечества. Не так просто, как думал человек, жаждущий получить её почти бесплатно, получить её, а тем более использовать.

Одно разве утешает сеятеля сосны Юницкого, что его лес, покрытый чернобыльским пеплом, и сегодня выполняет возложенную на него функцию – свою роль в существовании экосистемы планеты.

Каждый год Толинбор с каждого своего гектара даёт пополнение биосфере (выбрасывает в атмосферу) до тридцати тонн кислорода и отфильтровывает из атмосферы тридцать пять(!) – тонн пыли и техногенной грязи. Больные радиоактивные сосны, а человеку стараются продлить жизнь, дать ему здоровье.

Но поговорим о растениях. Юницкий в своё время много лет был фермером и сейчас снова стал фермером, в той же Марьиной Горке, поэтому знает не понаслышке, а на практике, что такое растениеводство. Один из принципов, которыми он руководствуется в своей жизни и работе: «Мы не получили Природу в наследство от наших предков, мы взяли её взаймы у наших потомков».

Для того, чтобы построить в полном объёме ЭкоТехноПарк, сертифицировать три транспортно-инфраструктурных комплекса – грузовой, городской и высокоскоростной междугородный – нам необходимо около 300 миллионов долларов прямых инвестиций. Каждый рубль, доллар, евро или фунт – на счету.

Да, можно, собравшись, приехать и установить личный символ в Парке. Для этого вы потратите свои деньги (потратите инвестиции на поездку) на путешествие. А если вы живёте в Магадане, Париже, Австралии? А для этого вы, как и тысячи других инвесторов, просто «закажете», приобретёте личный символ, золочёную бирку, памятный знак вложите, проинвестируете свои небольшие средства на прямые цели и задачи ЭкоТехноПарка. Тогда, при тех же затратах, у каждого из вас, инвестора, будет увеличенная доля в холдинге и дивиденды по ней. Отдача от инвестиций наступит быстрее, а самые главные риски – недофинансирование программы (без финансов программа нереализуема в принципе) – будут снижены.

Мы ни в коем случае не запрещаем приехать и посадить дерево – наоборот, будем рады вашему приезду на акцию. Это вы можете сделать и позже, приехать к нам уже на струнном транспорте, в комфортом юнибусе. Но, отправившись к нам, заказав билет на поезд, самолёт, выбрав долгую дорогу на своём автомобиле, вы не только будете подвергать (сохрани вас Бог в дороге!) свою жизнь и здоровье опасности, но и нанесёте, вольно или невольно, дополнительный ущерб Природе. Потому что вынуждены пользоваться услугой такого неэффективного, небезопасного и неэкологичного нынешнего транспорта.

Мы жалеем вас, ждём вас, оберегаем вас! И рады служить вам, хотим, чтобы и вы посадили своё любимое деревце в таком чудесном и уникальном парке. Будьте счастливы и берегите себя!

Акция «Посади дерево» – это лишь начало начал, это как то маленькое зёрнышко, посаженное в землю и из которого завтра вырастет Большой Планетарный Сад. Наш с вами Сад.

Это огромное событие, которое должно войти в мировую историю, доказав доказуемое: мы не можем без природы, как и она не может существовать без нас, без нашей помощи и заботы о ней.

Поэтому время требует и просит нас – сохраним и приумножим богатство нашего Общего Дома – этот Мир – вместе!

Мы с вами Спасатели и Сеятели, сеятели нового и прекрасного, и наши дела увидят по посадкам нашим.

Засеем поля Будущего нашими светлыми и богоугодными помышлениями!

«Я утверждал, – продолжает Анатолий Юницкий, – ещё и такую истину: если мы будем жить до конца века «в обнимку» с тем транспортом, который существует сегодня, то:

– миллиард людей могут стать инвалидами – мы их спасём;

– под асфальтом будет погребена площадь земли, равная площади пяти стран, как, например, Великобритания, – мы вернём эту землю;

– будет сожжено только существующим транспортом более триллиона тонн кислорода. Столько будет изъято из атмосферы ценного продукта, а вместо этого будут только лишь отходы, которые убьют всё живое, – с нашим транспортом этого не произойдёт.

А запасы нефти всего лишь 200 миллиардов тонн. И на каждую сожжённую тонну нефти нужно изъять из атмосферы более трёх тонн кислорода. Но мы ведь сжигаем в своём доме не только нефть, но и природный газ, уголь, сланцы. А их – триллионы тонн…

Если мы возвратим почву, «закатанную в асфальт», Природе для использования по прямому назначению, на которой снова будут расти травы и другая растительность вместе с деревьями и кустарниками, то ни выработают тот же триллион тонн кислорода. И это будет во благо человека, а не против него.

Можно перечислять и перечислять минусы и доводы отрицательного воздействия транспорта на жизнь человека. Можно убеждать и убеждать человечество в том, что оно не должно быть самоубийцей, человек должен осознать это, осознать и задуматься. И начать действовать. Изменить самого себя, чтобы изменить мир в лучшую сторону.

Наша конференция продолжалась три дня. Она происходила в здании СЭВ (строение в форме развёрнутой книги). Я слушателям и высказал главный тезис своего технического творчества и внедрение моих идей в жизнь – ради спасения Планеты я пришёл в эту жизнь. Но ни в коем случае не преследовал перед собою цель и жажду разбогатеть.

Инвесторы поняли меня, согласились с моими доводами и благодарили, что я взялся такую грандиозную идею воплотить в жизнь. Они высказали и продемонстрировали свою самую активную поддержку,

даже высказали благодарность, что им предоставлено право участвовать в строительстве «Струнной небесной дороги». И это меня радовало. Мы понимали друг друга. Они высказали доверие ко мне, а я к ним.

Говорили мы и о том, что, к великому сожалению, не все люди знают о SkyWay. Да, раньше, когда мы начинали, не было интернета, а сегодня есть все возможности заиметь огромнейшую аудиторию заинтересованных людей. Мы раздали тысячу книг «Юницкого небесные дороги», чтобы участники конференции рассказали своим знакомым и друзьям о проекте, но и этого недостаточно.

Мы можем выпустить миллион книг в обновлённом варианте (и планируем это сделать в ближайшее время, когда произойдёт полёт юнибусов по струнам), но для этого нужен какой-то рычаг, который бы помог донести каждую книгу до миллиона жителей планеты. Хотим выпустить книги и на английском языке. Чтобы прочитали о нас во всех странах мира. Мы думаем над этим, вместе с инвесторами думаем».

.... * * * ....

Позывные Юниты – десятой Планеты

И однажды, отдавшись своим мыслям и мечтам, находясь между сном и предсоньем, отправил себя в иные миры и созвездья, отправил себя на свою родную Планету, которую ещё давно, в далёком детстве, назвал Юнитой. Юнита, Юнита… Это слово ласкало слух, произнеся его, слышалась какая-то небесная мелодия, – то ли я стал композитором и слагал её, то ли она приходила уже готовая, и её излучали звёзды, ведя хороводы по космосу…

Учёные и астрономы открыли десятую планету в солнечной системе. А я «свою» не открывал, она существовала миллиарды лет, и я знал о ней, как и она обо мне.

В детстве она виделась мне покрытая лёгким голубовато-серым туманом, который окутывал её своим прозрачным покрывалом, притягивала меня, манила, очаровывала. Она родилась то ли в моих мыслях, то ли в моих фантастических снах, а может, и в самом деле существовала реально, я ещё не знал, а только догадывался.

С годами она приобретала уже реальные черты, а её покрывало становилось всё прозрачнее и светлее. И уже можно было увидеть леса и зелёные долины, чистые реки, горы со снежными шапками. Загадочная планета, таинственная, но она становилась для меня родной и своей.

И когда я прилетел на неё, не знаю только на каком космическом транспорте, легко опустился на землю, и мои ноги ощутили теплоту

этой земли, её доверчивое отношение ко мне. Сразу определил: это копия земли, с которой я прилетел. Только Юнита была молодой планетой, неосвоенной, её не коснулась та цивилизация, которая медленно убивает всё живое на моей земле.

Она предстала передо мной как младенец, который только начинал жить, который удивлялся и радовался всему, что его окружало. И вдыхал в свои лёгкие чистый и целительный воздух. Юнита предстала передо мной девственно целомудренной и чистой, как и её люди.

Они сразу же обступили меня, обнимали и пожимали руку, радуясь, что я навестил их. Они ничем не отличались от моих землян и разговаривали со мной на понятном мне языке. И одежды у них, как и у наших людей. И что странно: я видел в каждом из них близкого или далёкого родственника. Получалось, что я прибыл на родину отца и мог точно назвать тех, кто был рядом со мной.

Разговаривали между собой Александр Антонович и Антон Петрович Юницкие. Александр возглавлял местный колхоз, его потом арестовал НКВД, как и Антона, в один день сталинские палачи их и многих других расстреляли в подвале мозырского храма…

.... * * * ....

– Алло, алло, Надюша, ты слышишь меня?

– Слышу, Толя, слышу. Когда придёшь домой? Ужин готовить?

Я не знал, что ответить, поэтому молчал. Как объяснить жене, что я не могу прийти на ужин? И завтра не могу прийти домой. Потому что меня занесло за миллионы километров, и что я нахожусь на планете Юнита, что задержусь здесь на некоторое время…

– Понимаешь, Надежда, случилась неожиданность. Я думал, что буду отсутствовать несколько часов, а получилось…

– Что – «получилось»? Ты не договариваешь что-то, – в голосе жены услышал тревогу, – поясни…

Опять молчу, собираюсь с мыслями. Хочу объяснить её ситуацию, успокоить.

– Ты только не волнуйся… Со мной всё нормально. Меня позвали юнитовцы к себе, попросили, чтобы я помог им настроить дорогу. Думал, что это быстро будет, но не получилось. Задержусь немного.

Молчит уже она. Услышав, что я ей сообщил, размышляет. А потом уточняет:

– И как долго ты будешь «задерживаться»?

– Наверное, на полгода. Но мы будем с тобой на связи каждый час, круглосуточно. У них здесь такая совершенная техника, что даже не нужно никаких звонков. Я просто подумаю о тебе, начну говорить, и ты услышишь мой голос. И также услышат Настенька и Марьяша, если я захочу поговорить с ними.

– Всё ясно с тобой. Я привыкла к твоим отлучкам, то ты на одной планете, то на другой. Такая, видимо, уже судьба у нас, и у тебя, струнного строителя.

– Да, видимо, так, Надюша. Сегодня же налаживаю связь с тобой. Когда соскучусь по тебе, начну писать тебе письмо – письмо-признание, объяснение. И это будет поэма о любви, симфония нашего единения, соединения, мне хочется поговорить с тобой о самом сокровенном, интимном, душевном. Из-за наших забот нам редко приходилось быть наедине, и мы не говорили много о каких-то вещах, а теперь восполню пробел, наверстаю, как говорят, упущенное. Я был занят наукой, возведением «струн», забыв, что наши души и наши сердца требуют нежности и ласки, хотя за все эти годы ты меня этим одарила сполна.

– Ого, Анатолий! Ты никогда не говорил таким возвышенным стилем. Действует разлука?

– И это тоже.

– Договорились. Пиши. Люблю. Целую.

И мой помощник, мой верный ангел, мой финансовый директор Надежда Косарева отключилась от моего поля. Она успокоилась, а мою командировку на Юниту приняла как должное, как часть моей работы, как необходимость.

Молчал с полмесяца, весь погрузился в работу. Вместе с инженерами вели расчёты, прокладывали маршруты, уточняли, на опытном полигоне испытывали юнибусы нового поколения. Да, это я им подсказал вариант такой дороги, да, это всё я держал в строгом секрете. Не имел право я на Земле раньше времени рассказывать об этом варианте трассы передвижения.

Получилось бы весьма странно: не построив у себя «струнные дороги», я предлагал бы землянам уже воздушную трассу. Кем бы они, жители планеты, посчитали меня после этого? Понятно кем. Поэтому я предложил (совершенно бесплатно) строить у них воздушную дорогу.

Что она из себя представляет? То же, что и «струнная», но без эстакад и струн. Спросите, на чём же она движется? Ни на чём, по воздуху. По невидимым трассам. Юнибусы есть (я оставил для них название передвижного состава), а колёс нет. Поэтому и трение отсутствует. И никакого топлива не нужно. Энергию даёт Солнце. Бесплатно даёт, правда, в долг. На крыше юнибуса установлен «движитель», который постоянно принимает солнечную энергию. Перерабатывает её, умножает и усиливает в миллионы раз. И та энергия способна транспорт поднимать в воздух до сотни метров и выше, разворачиваться и лететь в любую точку Юниты. Но здесь маршруты строго определены, выверены, и летит в воздухе строго на определённой высоте – выше деревьев, домов и гор. Определены азимут, скорость, остановки. И не самолёт, и не струнные дороги, что-то среднее между ними. Ни один

квадратный метр почвы Юниты не накрыл асфальт или другое покрытие. Нигде этого нет. Люди ходят по земле босиком, беря энергию от земли, в лёгкой одежде.

Да, вот что ещё – жители Юниты не заботятся о хлебе насущном, не добывают его в поте своём, как наказал Бог земных Адама и Еву за нарушение его заветов. Не сеют и не жнут. Потому что почти не принимают пищу. Энергию, опять же, они берут у Солнца и Земли.

Когда я диктовал Надежде это письмо, она не удержалась, спросила:

– А чем же они тогда там занимаются? На что тратят свои жизненные силы?

Вопрос закономерный. Потому что на земле мы возделываем поля, работаем на заводах, варим сталь, из неё делаем пушки и ракеты, прокладываем бетонные и асфальтовые дороги, чтобы передвигаться, выбрасывая из выхлопных труб на почву отравляющие отходы… А там этого ничего нет. И что странно, а может, и не странно, юнитовцы живут по пятьсот и тысяче лет. Фантастика? Нет, реальность.

Надежда спросила: а если никто ничего не употребляет пищу, то как же я там могу жить? Я прожил почти месяц и ни разу не ощутил голода. Единственное, что употреблял, так это воду. А она здесь чистая, светлая и – вкусная. Если мы проложим трассу «Юнита–Земля», то они могут поделиться с нами источниками воды, её у них миллиарды и триллионы тонн.

Станции существуют. Как же без них? Люди, отправляясь в путешествие, прибывают на центральные вокзалы из своих городов и селений – на таком же транспорте. Есть индивидуальные юнибусы, есть и групповые. Каждый пассажир заранее извещает диспетчерскую службу вокзала, куда он намерен отправиться: к морю покупаться, в горы – покататься на лыжах, на всемирные и межпланетные спортивные соревнования…

Ты спрашиваешь, чем же они занимаются. Занятий много. Юнитовцы – народ весёлый и песенный, в безделье время не топит. У них есть стадионы и концертные залы, каждый вечер собираются на специально оборудованных для этого местах и поют. Хором поют. Они – и зрители, и исполнители. В песнях они находят божественное вдохновение и силу, творческий подъём и радость. Как и мы, они молятся в храмах, которые построены по всей стране. И тем храмам тысячи и миллионы лет. Они никогда и никем не разрушались, потому что у них не было войн. Потому что они не разделены на разные государства и страны, хотя в каждой существует своя уникальная культура и история. И язык у них один – для всеобщего пользования, но и в каждой стране свой. И они свято чтят его, не дают в обиду. И символы у них одни, иконы и молитвы одни, хотя в каждой стране свои каноны и законы,

молитвы на языке своей страны. И по их стране ходит Бог, встречается с людьми, разговаривает с ними, помогает, если кому нужна помощь. Народ соблюдает все Его заповеди, поэтому здоров и счастлив.

Это одухотворённая нация, религиозная, глубоко верующая, но не фанатично верующая; живущая для себя, укрепляя своей добротой Юниту.

Это здесь заработал мой проект – ОТС. Общепланетное транспортное средство. Они вынесли все фабрики и дымные заводы, химические предприятия в открытый космос. Рабочие и инженеры изготавливают там такое, что нам и не снилось...

Извини, я отвлёкся. Просто мне очень интересно наблюдать за жизнью этих прекрасных и доброжелательных людей. Предлагают мне остаться у них, жить и творить. Я только улыбался в ответ.

Помнишь ли ты, ангел мой, как я заявился-появился в Крыму? Именно заявился, другого слова подобрать не могу. Представляю, что ты могла подумать тогда, услышав, как какой-то олигарх – Юницкий – дарит на каждый ресторанный стол шампанское и дорогие вина. Помнишь, как это звучало? Я же, слыша о себе такое, недоумевал: я никакого шампанского не предлагал…

Тогда я возился со своей «струнной дорогой». Собрал действующую модель и собирался показать её в Сочи на международном форуме – семинаре ООН. И где он проходил? В знаковом здании – на даче Иосифа Сталина. Участвовало 60 человек из двадцати стран, в том числе и два представителя ООН. Это было в 1998 году…

Маленькое уточнение. Я приехал в Крым, проездом в Сочи, со своей бывшей женой Галиной. Хотя мы и жили в одной квартире в Гомеле, но были разведены десять лет назад. Узнав, что я еду в Крым, напросилась поехать вместе со мной. Я не отказал – всё же мать нашему сыну Денису.

Ещё раньше, когда в Минске происходило одно крупное мероприятие, в котором кроме учёных и бизнесменов участвовали представители администрации Президента, подошёл ко мне человек и назвался Халфиным. Сказал, что он генерал, повышает квалификацию при академии Президента Беларуси, что живёт в Крыму, в Симферополе. Добавил, что ему понравились мои идеи «струнных дорог», что он обещает оказать содействие в их строительстве в Крыму. Он похвастался, что лично знаком с председателем Крымской Рады Грачом, что тот знает о СТЮ и готов помочь в строительстве.

Я не раз приезжал в Крым, приезжал за свой счёт. Встречался с представителями власти. Но я не знал, что под каждый мой приезд Халфин собирал с людей деньги. По двести и пятьсот долларов с каждого. Собирал с инженеров, депутатов, мэров городов. «Под Юницкого».

Наметили провести в Джанкое демонстрацию модели «струнного транспорта» – под эгидой ООН. А после этого демонстрировали модель в Артеке. Там отдыхали школьники из разных республик.

Что меня тогда приятно удивило. Модель окружили школьники, ощупывали руками узлы, детали, а потом засыпали меня вопросами. И те вопросы не были похожи на ученические, их задавали технически «подкованные» зрители, без пяти минут инженеры. И я старался им отвечать не по-детски, а как самым заинтересованным слушателям. Среди учеников находилась женщина, она всё время молчала, но заинтересованно слушала ответы и вопросы. Потом и сама задала вопрос, спросила о будущем СТЮ. Я ответил не только ей, но и всем: «Это дорога будущего. Без неё человечеству не обойтись. Она со временем опояшет весь земной шар».

Она не представилась, но потом я узнал, что это была жена нашего Президента Александра Лукашенко – Галина.

Та встреча осталась надолго в моей памяти. Сколько я проводил встреч перед этим, демонстрировал «струнную дорогу», но такого живого интереса, как тогда, я не помню. Ощущение было, что я находился не среди учеников, а среди учёных Академии наук. Удивительно!

А потом Рафаэль Халфин предложил мне поехать с ним в Саки. А я ни разу не был в Саках, поэтому принял предложение. Поехал вместе с бывшей женой.

Пригласил Халфин в ресторан. Там было много народа. Было весело. А потом перешли в кафе, которое располагалось неподалёку. Галине предложил идти отдыхать, а сам остался в кафе, на дискотеке.

Вот тогда Рафаэль Халфин и начал в микрофон, на весь городок, объявлять: «Генеральный конструктор струнных дорог Анатолий Юницкий угощает всех посетителей кафе шампанским! Подать на каждый стол мускатное шампанское. Песня по заказу Юницкого, танцы по заказу нашего гостя!..»

Я спросил у него, почему он делает такие заказы от моего имени. Он только отмахнулся от меня.

А потом – танцы. Два часа ночи. Темп мелодии ускорялся. Ты где-то в стороне, посматривала по сторонам, видимо, думала и гадала, где тот загадочный олигарх-конструктор Юницкий. Танцуешь как-то необычно, словно исполняя какой-то ритуал, подпрыгиваешь, словно молодая лань, выше всех. Тебе тогда было двадцать лет. А мне? Мне – пятьдесят. Ты находилась от меня в нескольких метрах, и я почему-то не осмеливался подойти к тебе ближе и взглянуть в глаза. А когда осмелел и стал напротив тебя, стараясь попасть в такт мелодии, нечаянно встретился с твоим взглядом, то всё перевернулось у меня перед глазами…

Перевернулось и по другой причине. В это же самое время на мою голову опустилось полено. Падая, успел оглянуться: это была моя Галина. Уже, наклоняясь надо мной, не обращая внимания, что лицо залито кровью, в истерике набросилась на меня: «Ты бросил семью и не думаешь о ней, а здесь разбрасываешься тысячами долларов. Ты был подонком, им и остался!..»

Я не в состоянии уже был сказать, что к шампанскому и другим заказам не имею никакого отношения, – потерял сознание…

Мне показалось, что кто-то вновь склонился надо мной. Хотелось, чтобы это была ты. И это была действительно ты. Молча вытирала с лица кровь, дала попить, а потом, увидев, что пришёл в себя, незаметно исчезла из виду.

От чего было больше злости у моей Галины – от того, что Халфин разбрасывался деньгами, о которых я не знал, как и не знал, что он их собрал более пяти тысяч долларов под мой приезд, или всему причиной была ревность, когда увидела, что я вытанцовывал перед незнакомой девушкой? А может, и всё вместе взятое, не знаю…

Да, мы были оба несчастны с тобой. Это потом узнал от тебя, что и у тебя был друг вроде Рафаэля, который наобещал тебе сто бочек, взял деньги – и смылся. Роковое совпадение. И это, видимо, нас и сблизило.

Я отыскал тебя в ту ночь, случайно отыскал. Ты стояла на пирсе и смотрела в море.

Мы прогуляли до утра. И ты назвала своё имя – Надежда. И оно прозвучало для меня как надежда на будущее и то, что в этом будущем мы должны быть вместе. А потом к нам подошли твои подруги, и ты ушла с ними. Я не знал ни твоего адреса, ни фамилии. А на язык просилось сладкое слово – Надежда, Надежда, Надежда…

Когда приехал в Гомель, встретился с виноватым взглядом Галины. Ничего ей не сказал, обнял сына, взял чемодан и ушёл из квартиры. Навсегда ушёл. Она потом продала квартиру и уехала к себе на родину – в Асбест. А недавно, признаюсь, решил ей позвонить, поздравить с юбилеем. Она, не дослушав до конца моё поздравление, перебила на полуслове, взорвалась истерикой: «Почему ты мне звонишь? Я ненавижу тебя, негодяй!..» Я молча положил трубку… Вот такие дела, мой ангел, – прошлое никак не отпускает меня, напоминает о себе, как будто лишний раз доказывает, что поступил правильно, за собой не чувствую никакой вины, что мы расстались…

С сыном Денисом, который работает вместе со мной, участвует в строительстве «Струнного транспорта», на эту тему не разговариваем. Он не вызывал меня на откровенность, а в беседах этой темы мы не касаемся: чувствую, что влияние матери и сегодня сказывается на его поведении.

Ладно, Надюша, оставим эту тему. Ты к ней не причастна, а если и да, то частично, чуть-чуть, и если мой сын думает, что это ты разбила семью, то я опровергаю это категорически. Этого не могло быть, потому что семьи у нас на тот момент уже не было.

И с тобой встретились, когда мы более десяти лет были в разводе.

И ещё пролетело два месяца. Два месяца, как я оторван от дома, от тебя, от Настеньки и Марьяши. Сегодня приснилось мне, что Настенька положила молча мне на стол толстую тетрадь. Также молча и отошла, возвратилась в свою комнату.

Когда я открыл обложку, на первой странице увидел заглавие то ли сочинения, то ли начало какого-то исследования – «Полёт без крыльев». Под заглавием изображена зелёная трава, а над ним – на фоне голубого неба летящий по трассе юнибус. Он летит, у него огромная скорость – об этом говорит смазанный, нечёткий рисунок.

Исписанных страниц в тетради много – около пятидесяти. Не знал, что она и сегодня проявляет интерес к небесному транспорту. В начальных классах она то и делала, что рисовала только рисунки «струн», а оказывается, что и старшеклассницей она не забыла об этом. Интересно, как она со своей высоты – ученицы – смотрит на мою идею, при первой возможности, в одном из снов, постараюсь прочитать.

…А потом я опомнился, начал укорять себя, что не условились о дальнейшей встрече. Ты, видимо, посчитала, что та неожиданная встреча ни к чему не обязывала, и поэтому ни к чему продолжение нашего полузнакомства. Подумала, наверное, что пристал к тебе дяденька в возрасте, который разбрасывался шампанским, раз за разом заказывал музыкантам «свой» танец…

Оно, может, и выглядело так, не спорю, – я казался тебе из другого мира, соткан из другого материала, какой-то непонятный и загадочный, неоднозначный. Действительно был тогда какой-то пришибленный, и не только поленом, а той неожиданностью, которая свалилась на меня. В тот момент не осознавал, что случилось, что произошло. Поэтому не ходил по земле, а летал в воздухе. Парил в воздухе, словно люди на картине Шагала, глядя на землю.

Знал только твоё имя, а где живёшь, кем работаешь и где, не спросил. И как теперь тебя искать, когда приеду в Саки? Сказать, что ищу девушку, которая прыгала на танцах выше всех? Буду выглядеть смешным.

Ну и попоходил тогда по узким улицам Сак, сотни людей опросил, обрисовывая тебя, как мог, – все отрицательно качали головами.

И только одна девушка, твоего возраста, улыбнувшись, показала на магазин, сказала: «А вы сюда загляните, может, здесь находится ваша загадочная принцесса…»

Увидев меня, ты удивилась: «Ты? Приехал к кому-то?»

Вот тогда и ответил решительно: «Я приехал к тебе».

Мы гуляли по городу, зашли в парк и долго сидели на скамейке. Вот тогда и рассказал о себе, об изобретательстве, и как доказательство этого показал тебе всесоюзный журнал «Изобретатель и рационализатор» со своей статьёй. Попросил тут же прочитать. Мне было очень интересно услышать твоё мнение. Будто хотел убедиться, совпадают ли в самом начале нашего знакомства наши пути. Помню, ты читала очень внимательно, хмурилась, перечитывала снова некоторые абзацы, стараясь докопаться до сути. Дочитала до конца, положила журнал себе на колени:

– Это очень серьёзно. Я люблю читать фантастику, уважаю этот жанр, но тут не фантастика, это научный труд на грани фантастики. И труд подтверждён научными выкладками и формулами. Но чтобы осуществить твою идею, нужно согласие и добрая воля всех народов мира.

– Согласен, – ответил я тебе, – но у меня есть и ещё одна идея – струнные дороги. По струнам, над землёй, летят юнибусы и грузовые юнитраки, и скорость у них – 300–500 километров в час. Но об этом расскажу подробнее, когда приедешь ко мне в Москву…

Ты тогда до конца не понимала, что означали слова «ко мне»… А я уже рисовал в голове перспективу, когда наши дороги сольются воедино. И поэтому не расшифровывал значение слова, боясь спугнуть райскую птицу, отложил на потом, когда снова увижу тебя.

Нет пророка у себя на родине?

Оглядываясь назад, в далёкое и не далёкое прошлое, прихожу к выводу: сколько загублено идей и проектов талантливых и гениальных людей! Или они родились несчастливыми, или над ними постоянно висел злой рок – неизвестно. Они обгоняли время, они устремлялись в космос, они были людьми «не от мира сего», и многие из них терпели неудачи. Выстоять, вытерпеть всё, превозмочь самого себя – удавалось единицам.

А мне на ум приходят аналогии и сравнения.

Илон Маск, инженер. Илон Рив Маск – канадско-американский инженер, предприниматель, изобретатель и инвестор, миллиардер. Основатель компаний SpaceX и PayPal.

Родился 28 июня 1971 года, в один год с моим сыном. Претория, ЮАР. Собственный капитал 13 миллиардов USD.

Основанная организация – Tesla Motors, SpaceX, PayPal.

Имел акции PayPal, продал свои 11% в рамках полуторамиллиардной сделки eBay, получил огромное состояние. Он мог утроить его, приняв участие в выгодной сделке, но пошёл по иному пути. Как накопление богатства у него такой мечты не было, его волновало совсем другое.

Его с детства притягивал к себе космос, он бредил им. Маск решил вложить деньги в развитие революционных космических технологий. Он оказался «на плаву», ему создали огромную рекламу. О нём знали все, если не почти все, и поэтому без раздумий в него, вернее, в его проект были вложены миллиарды долларов инвестиций, – и спустя всего десятилетие его космические челноки полетели к МКС, а заправки для электрокаров Tesla стали появляться в крупнейших мегаполисах.

Кто он, откуда пришёл в этот мир загадочный Маск? Он родился в семье канадской модели и южноафриканского инженера. Провёл детство на Чёрном континенте. Когда ему исполнилось девять лет, родители развелись. Остался с отцом в Африке. Его заинтересовал мир программирования, и в 1982 году Илон Маск заработал свои первые 500 долларов, продав свои интересные программы.

Появилась мечта стать жителем США. Когда исполнилось семнадцать лет, уехал в Канаду. Получил гражданство этой страны. Стал студентом местного университета. Перевёлся в Пенсильванию. Поступил в Стэнфорд, когда ему было 24 года. Но в физике разочаровался, увлёкся стартапом. Бросил университет.

В создание первой компании – Zip2 – привлёк своего брата. Вместе разрабатывали интернет-сайты для различных фирм и СМИ. Так получилось, что в числе их клиентов стала газета The New York Times.

А в 1999 году стартап купила AltaVista. Вот тогда Маск и получил свои первые 22 миллиона долларов от продажи своих активов. Заработанный капитал он вложил в платёжный сервис X.com, ставший впоследствии PayPal. Кризис доткомов, который разразился в начале 2000-х, не помешал предпринимателям продать стартап eBay, и на этой сделке он заработал 165 миллионов долларов.

Эта сумма капитала открыла путь Маску в мир самых влиятельных жителей Силиконовой Долины. Казалось бы, открыты двери для создания новых интернет-проектов, но он открывает в 2002 году SpaceX, став учредителем. И опять «заразился» мечтой – вернуть утраченный интерес людей к космосу. Загорелся желанием снабдить экспедицию на Марс, даже несколько раз прилетал в Москву – пытался уговорить российских космических функционеров продать ему обновлённую модель ракеты-носителя «Днепр». Москвичи, надеясь получить огромные барыши от этой продажи, заломили заморскому гостю баснословную цену.

– Она столько не стоит, – заявил он. – Я сам возьмусь за разработку таких ракет, и они позволят сделать космос ещё доступнее для бизнеса.

Маск становится соучредителем SolarCity, где начали разрабатывать проекты солнечных батарей, и таким образом противостоять глобальному потеплению. Позже он входит в капитал Tesla Motors, который производит электрокары.

Сегодня имя Маска на слуху во всём мире. В его компаниях трудятся свыше 23 тысяч человек, его фабрики работают в Калифорнии, Мичигане, Нью-Йорке, Неваде и Техасе. Стоимость его долей во всех сферах бизнеса оценивается в 10 миллиардов долларов. Но ни один из них на сегодня не приносит прибыли.

Оппоненты и критики Маска говорят о нём, что он просто нашёл удачный способ монетизации своих проектов. «Он определённо следует за государственными деньгами, – говорит Дэн Долев из Jefferies Equity Research. – Это хорошая стратегия, но однажды государство может перекрыть финансирование». Это, к сожалению, так, очень редко «монеты» государства приносили успех. Примеров можно привести великое множество. Американское правительство субсидирует 30% стоимости создания солнечных батарей SolarCity за счёт налоговых льгот и субсидий. Компания отчиталась о получении гранта почти в полмиллиарда долларов из федерального казначейства США.

Штат Нью-Йорк выделил 750 миллионов долларов на строительство фабрики по производству солнечных панелей в Буффало.

SolarCity будет арендовать её за доллар в год и сможет десять лет не платить налоги. Чиновники верят в проект и считают, что новая фабрика на месте закрытой сталелитейной сможет создать 3 тысячи рабочих мест.

Или ещё. SpaceX получил контракты от NASA и ВВС США на 5,5 миллиарда долларов. И это несмотря на то, что сохранить разгонный блок ракеты-носителя для последующего использования пока не удалось.

Штат Невада помогает Tesla в строительстве завода для производства батарей, помощь оценивается в 1,3 миллиарда долларов. Правительство также предоставляет налоговые вычеты покупателям электрокаров в Калифорнии.

А совсем недавно Маск объявил о запуске нового проекта:

– Tesla Energy займётся выпуском аккумуляторных батарей для дома и бизнеса.

Они будут подзаряжаться днём, а отдавать энергию в тёмное время суток. Уверенно перед большой публикой доказывал, что эти батареи – новый прорыв в будущее и что потребление электричества станет совершенно иным, удешевлённым. Но когда у него репортёры спросили, сколько субсидий для этого проекта выделило правительство, он скромно умолчал. А ему «светило» 126 миллионов долларов субсидий.

Как заметили специалисты, разговоры о господдержке, подсчёты сумм почему-то очень раздражают Маска. Стараясь быть спокойным, он отвечал, что гранты в его стране доступны всем, кто захотел бы на них претендовать, кто хотел бы их получить. Но, как общеизвестно, не всем.

А жизнь, к сожалению, диктует свои правила, свои условия, и поэтому существует главная истина:

«Разработки новых технологий довольно долго могут приносить предпринимателям и изобретателям одни лишь убытки. И неплохо, если бы они смогли получить своевременную помощь при создании полезных для всех проектов, что позволило бы изменить нашу жизнь в лучшую сторону».

Вернусь опять к Илону Маску. У него возникла новая идея – создать электромобиль. Получился будто бы и неплохой автомобиль, но со множеством недостатков. Но его при этом так пропиарили, такую ему создали рекламу, что, прочитав это, каждый поверит, что ничего лучшего в мире не создано. Вот что значит реклама.

А раньше него создавались электромобили? Мало кто ответит на этот вопрос. Да, создавались. Когда? Первый – ещё в 1837 году. Когда не родился ещё пра-пра-пра-прадедушка Илона. А Маск решил сделать «автомобиль Тесла». Это была не технология Никола Тесла, а сделан в его честь. Дорогой – сто тысяч долларов. Неэффективный. Но все знают о нём, и все хотят купить этот электромобиль.

А потом он затеял ракету. И это был первый частный проект по созданию ракетоносителя – доставка груза в космос. И потом я узнал, что это были разработки НАСА, тридцатилетней давности. Первые три ракеты взорвались, он понёс убытки. И они составили 200–300 миллионов долларов. Потом снова где-то нашёл деньги. Ракета полетела. После этого он получил заказы на 2 миллиарда долларов.

Это бизнес, и никуда от этого не деться. И это всё сделал мальчик из ЮАР.

А сейчас он носится с новой идеей, и назвал её «Гиперлуп». Вакуум в трубе, 5 000 км в час. За три цента. И собирается построить тестовый участок в Америке. И уже собирает деньги. И дают ему те деньги.

Вот что значит себя подавать, вот что значит мелькать во всех газетах и на всех программах телеэкранов, создавать книги об успешном мальчике из ЮАР! Вот что значит жить в свободной стране и не быть подверженным давлению со стороны высших органов власти, самой власти, не быть оплёванным своими соотечественниками!

Для чего я это всё тебе рассказываю?

Не убедить стараюсь в чём-то, не поплакаться в твоё плечо, не пожаловаться на свою судьбу – нет, нет и нет. Это я уже не столько тебе, как самому себе высказываю то ли сожаление, то ли обиду на то, что медленно всё в этой жизни происходит. У меня на счету каждый час, каждая минута и секунда, а время как текло своими темпами, так и продолжают размеренно тикать всемирно-космические часы. Я стараюсь обогнать время, уже оттуда, с завтрашнего дня посмотреть на сегодняшние реалии, спрессовать, сблизить хоть на секунду столетия, чтобы реализовать то, что придумал мой мозг. Но мне это не удаётся, в течение времени мне вклиниться не удаётся, как ни стараюсь.

Тогда я сам себе задаю вопрос – почему, почему так получается в жизни, что, имея одинаковые мозги с тем же Маском, Тесла, Эдиссоном и другими, мы поставлены в разные условия реализовывать свои проекты или изобретения? Перед ними и многими другими распахнуты двери свободного входа в будущее, им предоставлены все возможности показать себя, прославить свою страну, сделать своих соотечественников добрее и счастливее и подняться с теми, кто поверил в них, подняться на недосягаемые вершины славы и своей значимости.

Я же был загнан всю жизнь в тюремную камеру, в четыре стены. Кроме того, что занимался изобретательством, тратил мозговые усилия на создание «Кольца вокруг Планеты» и «Струнных дорог», мне приходилось отбиваться от назойливых комаров, точнее, от шершней, которые атаковали меня ежедневно, стараясь ужалить, выбить из колеи.

И когда жил в Гомеле, и когда переехал в Минск, а потом и в Москву, не было ни одного дня, чтобы я спокойно занялся своим делом. И там меня доставали люди в масках и те, кто был при власти, при погонах и звании. Думал, что съеду в Вильнюс – Вильно, некогда бывшая столица нашего Великого княжества Литовского, там меня примут как родного.

И в прессе даже рассказывали о том, что строится опытная дорога, что вот-вот по ней пойдут первые юнибусы, и деньги начали переводить инвесторы под проект. И опять как из-под земли выскочил дьявол, всё поломал-перемешал, переставил с ног на голову, и опять шершни впились в меня, в моё тело – меня литовская власть объявила российским шпионом, отняла всё – деньги (около миллиона долларов),

имущество, обанкротила созданные мною компании. Даже завела уголовное дело. Состава преступления нет, пострадавшие отсутствуют, жалоб и заявлений нет, а уголовное дело заведено.

Пришлось вернуться на круги своя – блудного сына в свои объятия приняла родная Беларусь.

Приходилось ли испытывать на себе моим коллегам за океаном нечто подобное, что испытал я? Расскажи им об этом, они никогда в жизни не поверили бы мне. Они бы и не поняли меня. Посчитали бы за сумасшедшего.

Здесь, у нас, «мочат» своих, а там – за океаном – чужих. Дикая закономерность. «Tut.by» – есть такой сетевой беларуский ресурс. Захотелось им рассказать о нас. Рассказали, но в хороший материал влили ложку дёгтя. Мы их опять пригласили к себе, показали всё до мелочей, ничего не скрывая. Будто бы извинились, пообещали написать правдиво, а получилось то же самое – второй раз облили грязью, даже не грязью – помоями, выставили меня международным мошенником и жуликом. И в комментариях к своей лживой статье взывали: «Куда смотрит КГБ и Президент? Почему этого алкаша с синей мордой ещё не посадили и не выгнали из Беларуси?»

Там помогают своим, а у нас – чужим.

«Мочи своих, чтобы чужие боялись?» Непонятное отношение к нам, к тому, что мы делаем, и это всё называется «торможением глобального проекта». И когда полетят юнибусы по струнам, когда весь мир убедится, что «струны» – это реально и все страны купят у нас эту дорогу, то что потом об этом напишут «тутбаевцы»? И не вспомнят даже о своей лжи и клевете? Потому что, по своей сути, они такие же, как и те доносчики, оклеветавшие Юницких перед НКВД в лихие 30-е годы прошлого столетия. Правда, их потом также расстреляли, но кому от этого легче?

О том, что есть краудфандинг и краудинвестинг, я узнал, когда работал в Австралии. Поэтому испытал это ещё в 2010 году. Во многих странах существуют такие инвестиционные площадки, когда вносишь деньги, становишься инвестором и получаешь долю в бизнесе. Ты становишься спонсором, ты даришь. Это как прихожане, приходя в церковь, дают деньги за свечи, просто так опускают деньги в урночки «для восстановления храма». Мы помогаем церкви, хотим, чтобы Храм Божий был богаче и величественнее. Мы даём, чтобы потом духовно обогатиться, быть в согласии с Богом. Благое дело.

Так и здесь – не для себя лично собираются деньги, а для общего дела, для тех же людей, которые ходят в храм или не ходят, но все передвигаются в каком-нибудь транспорте. И не просто собираются деньги, а ты становишься совладельцем Храма, который строится.

Подумал: а почему я не могу объявить о своём проекте как автор идеи, как конструктор, как инициатор, обращусь к населению с призывом о помощи. Создам свою площадку SkyWay. И могу сказать, что те деньги, которые будут вами вложены, я возвращу, через высокотехнологичный инновационный бизнес. Не ту сумму, которую вы вложили, а индексированную, с большим дисконтом, чтобы вы не только не были в убытке, но и с прибылью. Они не будут положены на мои какие-то счета, они будут вложены в проект SkyWay.

Взять, к примеру, президента Обаму. Когда у него первый срок заканчивался и нужно было проводить агитацию перед избирателями для борьбы за второй срок, он попросил у тех, кто в него верит, оказать ему финансовую помощь. И что ты думаешь – в течение четырёх месяцев, только «эсэмэсками» на его счёт было положено… 280 миллионов долларов. Это в Америке, богатой стране. С миру по нитке – и Барак Обама стал президентом снова.

А если я своё дело нормально подам, не на борьбу за президентство, мне это совершенно не надо, – попрошу помочь не мне, а всем нам, нашему будущему, на официальной платформе, на государственном уровне, на законных основаниях, подкреплённой моими обязательствами, что из этого получится? Если бы просил в свой карман, на свой счёт, то да, могут сказать, что я жулик. А здесь всё открыто и прозрачно. Я не буду иметь право распоряжаться деньгами в личных интересах, и это будут видеть все – и сам банк, в первую очередь, и те, кто внёс свои кровные.

И вновь подумал: а если каждый беларус даст по десять долларов, то это составит 100 миллионов. А если каждый гражданин мира вложит по доллару? Ну, пусть кому-то и жалко, кто-то меньше внесёт или вообще не внесёт, а кто-то больше, но в результате и соберётся необходимая сумма.

А я вслед за этим вновь подумал: а почему бы мне этого человека за его веру в меня не отблагодарить? Могу вручить ему билет на право бесплатного проезда в нашем транспорте. Например, вложил десять долларов – проедешь бесплатно сто километров, пятьсот – пятьсот. И тот билет потом будет раритетом, пропуском в иное измерение транспорта.

Карточки проходят через банк, и они будут заинтересованы, чтобы это было и увеличивалось. Эти карточки станут билетом.

А если захотят люди со всего мира приобрести билеты в будущее? Деньги пойдут в банк. И каждый человек, будущий пассажир, получит к своим вложенным деньгам за билет ещё и подарок, который покроет его расходы. С одной стороны спонсорство, а с другой – увеличенный возврат.

Здесь уместно привести слова из Екклесиаста (3:5): «Время разбрасывать камни, и время собирать камни». Да, я более сорока лет разбрасывал камни, а теперь пришла пора собирать те камни. Поэтому я надеюсь, что можно собрать значительно больше, чем разбрасывал. В данном случае я не прошу о помощи, а извещаю, что наша общая лепта в строительство дороги века приблизит тот день, когда мы по ней вместе с вами отправимся в путь. Я готов поделиться частичкой того, что будет создано совместными силами. А та частичка для каждого, что была пожертвована, вернётся в тройном размере. Не проиграет никто, даже наоборот.

Как бы оно ни было, но в родной стране я чувствую себя спокойно и уютно. В России я всем мешал, в Литве также мешал и стал шпионом, а здесь я у себя дома. И в Гомеле живу, и в Минске.

И в душе моей, которая жаждет деятельности, созревает параллельно с этими социальными проектами и новое направление. Неожиданное. А может и ожиданное. Какое? Мы все из Советского Союза. У каждого из нас были сберкнижки, у одного одна сумма, у другого – другая. Мы копили, складывали, надеялись, что потом может купить что-то существенное, хотя и сами не знали что. Разве что автомобиль. А потом в одночасье те деньги сгорели. У всех. Нас государство «пробросило».

А потом выплыл из неизвестности Мавроди, помнишь? Пообещал из воздуха делать деньги и делиться с нами. Кладёшь тысячу, а спустя несколько дней их уже больше почти в два раза. Не сеешь, не пашешь, а деньги осыпаются дождём. И в это поверили все, почти все. Такого никогда не было, чтобы из ничего рождались деньги. И люди несли и несли свои кровные. И не простые смертные, у которых были сотни или тысячи рублей, а и богачи – известные певцы и певички, композиторы и музыканты, которые втянулись в эту сказочную пирамиду… Те деньги увозили грузовиками, их негде было складывать. А потом всё рухнуло. Пирамида оказалась на гнилых подставках. И была, значит, не каменной, а изготовленной из песка.

Десятки миллионов людей оказались обманутыми пирамидой МММ, которой руководил Мавроди.

Я же, как простой инженер, Анатолий Юницкий, говорю обманутым: «Люди! Я готов компенсировать ваши сгоревшие вклады! Я дарю вам пакет акций. Вот вам тысячи акций нашей компании».

Какие личные планы я преследую? Ничего личного. Просто хочу одного: чтобы обо мне узнал весь мир. Как о Маске. И всё. Поэтому поясняю. Первый миллион человек обманутых и пострадавших людей получат компенсацию. Дайте только доказательства,

чеки того банка, куда вы вкладывали свои деньги, – и достаточно, мы поверим.

Девиз такой: тебя обманули? Обратись ко мне, и я верну тебе утерянные вклады в тысячу раз больше – по тысяче долларов. Есть здесь что-нибудь нереальное, фантастическое? Об этом пусть потом скажут те, кто получит наши акции.

Миллионы человек по тысяче акций, потом следующим десяти миллионам по сто акций, ста миллионам – по десять акций, а миллиарду – по акции. Вот такой расклад. И он реален, без пирамид.

Хочу, чтобы у меня был миллиард сторонников. От которых я ничего не получу, и это не планируется. Если кто-то из богатых людей узнаёт о чьей-то болезни, и этот человек просит помощи на лечение, ему помогают. Он – пострадавший. Но в своём роде пострадавший и тот, который отдал свои последние сбережения. Мы их всех возьмём под своё крыло. Я беру на себя социальную ответственность. Потому что считаю: обманутые (пусть и по собственной вине) – тоже несчастные и пострадавшие.

И ещё. Очень тонкий нюанс. Психологический. Деликатный. Объявив эту акцию, бросив клич человечеству, не покажусь ли я тем же миллионам и миллиарду людей человеком, как бы это выразиться помягче, «не в своём уме» что ли, или что-то вроде этого? Наверное, покажусь. Но я выдержу и это, не такое выдерживал, – но кто-то же должен взять на себя груз человеческой глупости. Я имею в виду, что люди поверили аферисту и прогорели. Похож ли я сам на афериста, если не прошу у людей денег, а, наоборот, дарю им акции? Как это возможно – не брать, а отдавать? Такой, видимо, и формулы нет – работать себе в убыток. В храме, опуская в урночку свои деньги, мы же не чувствуем, что терпим убытки, потому что знаем – взамен мы получим более весомое, что не измеряется никакими золотыми слитками. Я решился на это. Я созрел для этого. Потому что сказал Всевышний: «Отдавая, приобретаем». И в этом нет никакого противоречия.

Мы уже готовим видеоролики, тексты, отправим призыв в интернетовские сети, – и всё это будет проходить под главным девизом:

«Строй SkyWay – спасай Планету!» или «Отдавая и вкладывая, приобретаем SkyWay!»

Мы изготовили для оценочной комиссии около тысячи памятных медалей – монет – «Нулевой километр».

Выпустили 900 экземпляров. Каждый экземпляр оценивается в тысячу долларов. Уже почти все раскупили.

.... * * * ....

Выступление Андрея Хавратова на международной конференции в Москве



Предпринимательством я занимаюсь с семнадцати лет, сегодня мне сорок пять. С 1998 года профессионально занимался стивомаркетингом. Первый свой миллион долларов я и заработал в этой системе.

С 2009 года я, так сказать, на свободных хлебах бизнес-тренера, а в 2010, после кризиса, решил создать академию, так как всегда занимался инвестициями – ещё с 1997 года.

Хотя я человек и эмоциональный, но привык сверять свою жизнь с языком цифр, и всему должно быть подтверждение. Я обучаю людей, как правильно оценивать объекты и инструменты инвестирования и в какую категорию их отнести – высокорисковый, низкорисковый или среднерисковый, или же наоборот: высокогарантированный. Мне достаточно полтора часа, чтобы изучить направление и ситуацию, оценить компанию, убедиться в том, открывать или не открывать компанию. Тем более, что заявили свой капитал компании в Великобритании, и я открывал компанию в Индии, и потому прекрасно понимаю, где проверить компанию, каким образом всё это делается.

Такое есть явление. Кто-то говорит, например, что это обычная пирамида, что это фейк, а проверить и убедиться в чём-то знаний не хватает. А слова и есть слова, они в данном случае ничего не означают. А есть такое понятие как факты, которые доминируют над всем. Мы должны сопоставлять – действительно это фейк или пирамида, или же нормальная компания, есть ведь критерии оценки нормальности компании.

Алексей, студент моей академии, узнав о проекте струнных дорог, рассказал мне об этом. Я сразу же предложил встретиться с Анатолием Юницким. Я всё изучил досконально, но у меня к нему возник ряд вопросов. Сергей Сибиряков сразу же свёл меня с Юницким. Мы познакомились, пообщались с полчаса, за это время получил ответы на все интересующие меня вопросы. И поэтому если вам говорят или вы прочитали на «жёлтых страницах» интернета, что это фейк или пирамида, то я вам отвечу так: «Дорогие мои друзья! Пирамиды и фейки так не создаются. Есть две большие разницы, как говорят в Одессе, между созданием серьёзного проекта и той же «пирамидой». Я уже несколько лет – с 2007 года – пишу книгу, которую назвал «Новая экономическая эволюция мира».

Для чего я создал сначала академию? Чтобы вытащить людей из площадки экономической и финансовой безграмотности, дать им в руки это понимание, восполнить этот пробел. Когда они «окрепнут» в понимании финансовых взаимоотношений, мы подымем их на новый уровень. А потом они уже готовы воспринимать другую информацию. Это очень важно.

Так вот. Когда я познакомился с этим проектом, проектом, который рождался не одно десятилетие, я был в восторге. Я говорил, что мы добьёмся успеха, когда уйдём от революционных проектов и придём к эволюционным. А компания Анатолия Юницкого, как я убедился, сделала всё необходимое для того, чтобы привлечь инвесторов, чтобы при их непосредственном участии проект был осуществлён. Поэтому я без малейшего сомнения стал инвестором «Струнной дороги», вслед за мной стали вы. И это прекрасно. Лично я это отношу к понятию долевое участие в бизнесе.

Есть понятие «венчурные проекты». Вы слышали об этом. Это инвестиции на начальном этапе в ноу-хау – в новые технологии. Скажу ещё, что существуют венчурные капиталисты, которые, скажем так, оккупировали самым наглым образом, подчинили себе всех разработчиков, скажу точнее – сделали их рабами. У них даже есть такие своеобразные щупальца с когтями, при помощи которых они могут вцепиться в жертву и уже не выпустить на волю. Подготовка венчурных инвестиционных менеджеров обходится им в 20–30 тысяч долларов. Как только появляются какие-нибудь технологии, они засовывают туда свои щупальца, за цент их покупают, а продают их за миллиарды.

Здесь же, когда я узнал, что решено осуществлять проект – строительство струнных дорог – через инвестирование, я восхитился и был, повторюсь, в восторге. Если перевести на язык эмоций, то я прыгал от радости, что встретил такой неожиданный проект. И что он строится не на базе новоявленных капиталистов, которые потом будут нам крошки со своего стола отдавать в виде «Айпио», либо зарабатывание денег на падении курса акций, как это сегодня происходит, а именно на начальном этапе мы можем стать инвесторами.

Покажу вам на слайдах 12 пунктов, которые мы как инвесторы должны знать и должны знать те, которых мы вместе с вами будем привлекать. Мы должны уметь объяснить людям, что мы собираемся строить и для чего.

Первый пункт: если я инвестирую, то куда инвестирую. Это торговый бизнес. По три предложения в день приходит как к организатору академии, потому что у нас большая база частных инвесторов. Я делал скрытый опрос подписчиков академии, у меня их более 70 тысяч – из 35 стран мира. И в прошлом году я открыл такую закономерность или вывод – потенциал моих подписчиков огромен: они

могут инвестировать от 100 тысяч долларов. Но, считаю, этого мало. Нужно ещё прорекламировать. Я думал, что триста-четыреста тысяч долларов должны были поступить за считанные недели.

Так что первый пункт – это технология, это не какой-то торговый бизнес. Это не старая технология, которая требует, как тот «Роснефть», который объявлял не так давно о народном финансировании, когда мог любой через сбербанк купить акции. И что из этого? На последней стадии вкладчик будет получать мизер, копейки. Или вообще ничего не будет получать. Здесь же всё наоборот: вкладываешь одну сумму, а она потом вырастает в геометрической прогрессии. Значит, мы знаем, в какие технологии инвестируем.

Второе – бизнес-план. Судят возможности компании по бизнес-плану. Я, будучи в LMN-компании, входил в президентский совет, мы предложили вывести компанию в акционерную, естественно, через венчурное инвестирование. Как классно сказал Сергей – нанотехнологии и биотехнологии. Эта компания, известная в России, именно этим и занимается. Но я хочу сказать, что не занимаюсь нанотехнологиями. Ну никак они не влияют на рост ВВП России. Потому что я их завёл в Индию, где они делают оборот больше, чем в России.

Когда я знакомлюсь с компанией, всегда задаю вопрос – а где ваш бизнес-план? Отвечают – нет его. А мы с вами должны о нём знать и сделать вывод – удовлетворяет ли он нас как инвесторов.

Этап реализации запуска проекта. Бывает, что и классная идея, новая, а когда им задаёшь вопрос, когда запустится проект, тот же ответ – не знаем. Говорят, мы это сделаем, а потом запустим. Это не ответ для человека, который хочет знать, когда будет реализация и он получит первые дивиденды либо капитализацию.

Уставной капитал. Это тоже немаловажный момент. Потому что если он маленький, слабые перспективы завершить своё дело. Помните фильм «Фейсбук»? Как Цукерберг взял и своего товарища облапошил. Потому что уставной капитал был сначала маленький, потом они сделали расширение уставного капитала с учётом деления акций. Казалось бы, человек хитрый, но, тем не менее, пришлось отсуживать миллиард долларов. И, кажется, отсудил.

Страна регистрации – очень важный момент. Сегодня много компаний, которые регистрируются в оффшорных зонах. Это вполне нормально, я даже пропагандирую это. Это касается всех стран.

Открывая компанию в Индии, понял одну такую классную вещь. Индия взяла пример с Великобритании. Изучив всё, я понял, что здесь есть все возможности развернуться. И как в том анекдоте про Петьку и Чапаева: меня как попёрло! Это как наши компании, которые создавались в восьмидесятые. Это когда существовала кооперация. Оказалось, что существуют огромные возможности для ведения бизнеса. А потом, когда Горбачёв ввёл НДС и другие «новшества», с той поры всё «пошло и поехало».

Прозрачность. Насколько эта компания может раскрыть свои действия, что можно от неё ожидать. Если же компания открыта в оффшоре, то она может и не заниматься прозрачностью.

Британия – это не оффшор. Но, тем не менее, Британию называют в мире бизнеса «белым оффшором». Потому что она делает всё, чтобы созданная компания развивалась в нужном направлении. Есть понятие, чем лучше живёт компания, люди больше зарабатывают, тогда в страну приходит больше и налогов.

Во что конкретно идут инвестиции?

Мы это должны знать определённо и чётко. Нам скажут, что мы вносим инвестиции в финансовые рынки. Скажите, в какие конкретно рынки? Их много. Скажут, в науку. В какую науку? Мы, как частные инвесторы, должны знать, куда конкретно мы вкладываем деньги.

Предполагаемая дата первой капитализации. И от чего она зависит. Понятно, многие компании это могут и не предоставить, потому что это секретная информация.

Срок окупаемости инвестиций – не менее важно. Предполагаемая доходность. Если мы являемся акционерами, то у нас есть два вида заработка. Основной, на который и я ориентируюсь, – это получение дивидендов, т.е. получение прибыли от деятельности компании. В нормальном экономическом развитии и в моём понимании «новая экономическая революция в мире» придёт к тому, что частный инвестор будет ориентирован не на спекулятивный доход, а на получение дохода от работы того предприятия, куда он инвестировал свои средства.

И должен быть заложен принцип инвестиционной стратегии. Этот принцип был использован и в Австралии, когда Юницкий осваивал и тот континент. Этот принцип важен. Даже мои компаньоны задают мне вопрос: «Андрей, а скажи, почему используется четырёхуровневая система, как в известной пирамиде?»

Отвечаю, что это на сегодня самая прогрессивная схема. Привлечение инвестиции – это заинтересованность. Если компания использует больше рекламную стратегию либо привлекает венчурных капиталистов, может быть, она через биржу выходит, надо рассматривать каждый в отдельности случай. В каждом бизнесе есть свои минусы и плюсы.

И – перспективность развития, масштабность. И если инвестиция сфокусирована на какой-то узкий район или область – это одно,

но если масштабность, как у SkyWay, – на весь мир, то это совершенно другой объём и размах.

А теперь мы вплотную подошли к SkyWay. Что мы имеем, если рассматривать масштабность и привлекательность через 12 пунктов?

Абсолютно новый, инновационный транспорт, имеющий 12 базисных преимуществ этой транспортно-инфраструктурной технологии. Начиная от удешевления цены за проезд и заканчивая, как говорили сегодня, масштабно, влиянием на пользу земли. Наконец-то мы фокусируем внимание на экологический аспект – будем не забирать у земли, а отдавать, возвращать ей, – в контексте межконтинентального масштаба. Поможем земле выживать, а не увядать.

Следующее. Состоит из 15 этапов запуска проекта «Бизнес-план SkyWay». Кто ещё его не видел, то он в открытом доступе, его каждый сможет изучить. Третий этап – реализация. На это отпущено три года. Что немаловажно. Потому что есть ещё венчурные проекты, которые финансировались многие годы. Я инвестировал в некоторые проекты ещё в 80-е годы. Кто-то в 90-х, и этому нет конца и края. Есть проекты, в которые даже американские капиталисты венчурные вкладывались, которые инвестировали ещё в 70-е, но реализация их ещё и не начиналась. Если кто-то из вас знает проект «Венера» – «Дух времени», есть что-то похожее, такие же технологии, как здесь, но и они за несколько десятилетий так и не вошли в капитализацию. То есть в этап, когда получают инвесторы прибыль.

Уставной капитал, конечно же, потряс – 136 миллиардов 234 миллиона фунтов стерлингов. Почему меня это как инвестора заинтересовало? Деление уставного капитала может быть и произойдёт, но это уже произойдёт тогда, когда акция будет стоить сто фунтов стерлингов. Но и то вряд ли.

Компания зарегистрирована в Британии. Страны Британского Союза – Канада, Австралия, та же Индия, когда британцы ушли, а право осталось и стала похожей на британское, достаточно цивилизованное.

Прозрачность. Постоянно на виду. Балансовая отчётность. Случалось, что я обращался раньше к какой-то компании, просил встретиться с руководителем. Но это невозможно было сделать, потому что воскрывалось и держалось в тайне. Если я человека не вижу, если он не хочет получить от меня инвестиции, я ставлю на этой компании крест. Сразу же видно, что это что-то нездоровое и подозрительное.

А с Юницким… Сразу вышел на него. И любой из вас может выйти на него. Вы можете с ним поговорить по Скайпу, можете зайти к нему в его рабочий кабинет. Он у всех на виду, открытый и доступный. Поэтому я, познакомившись с ним, получив вразумительные ответы на мои вопросы, пришёл в восторг.

Во что идут инвестиции? Создание полигона для продажи готового продукта, называемое SkyWay. Это и потрясло меня. Через полтора часа я понял, что это всё равно, что мы бы финансировали в своё время завод Форда на начальной стадии, когда у него была только идея. Или всё равно если бы мы инвестировали на сегодняшний момент Билла Гейтса. Чем Гейтс отличается от Стива Джобса? Билл привлёк не «акул» бизнеса, а множество мелких инвесторов. У него компанию не забрали, а Стив Джобс поплатился, потому что он привлёк несколько олигархов.

Меня что подкупило в идее Юницкого? То, что всё открыто. Есть ли риск? Да, есть, он всегда и во всём был и будет. Но мы вкладываем свои деньги, грубо говоря, в салон продаж магазина, завода, – как сказал Анатолий Юницкий, что он делится стоимостью технологий, – а ещё скажу иначе – это не сумасшедший дом. Почему? Да потому, что в финансовых пирамидах это невероятно всё перекручено и переставлено с ног на голову. У него всё наоборот, что вызывает недоумение и восхищение, его не каждый поймёт, потому что он идёт вразрез с понятиями о бизнесе и обогащении. Юницкий сказал больше: я оставляю себе какой-то процент, а всё остальное отдаю людям. Никто раньше до него не говорил такое.

Как правило, бизнес всегда преобладал над разработчиками. Ещё в 2007 году я прописывал в книге, что «в экономически новых предприятиях, которые будут развиваться, организатор предприятия не должен стоять над бизнесом». Разработчики должны научиться бизнес-процессам, стать продавцами, чтобы бизнесмены больше не влезали в их технологию».

Что в мире происходит? Технологии закупают за дёшево, и потом, если что-то не понравится, распрощаются с разработчиком, заявив, что его технология им не походит. Проще говоря, отнимают, воруют его идеи, его разработки, и уже сами становятся во главе проекта.

А мы с вами находимся на этой строительной площадке. Я вам продемонстрирую цифры на экране.

Через три года выход на фондовый рынок Айпио. И есть предположение, что биржа взорвётся, и брокеры будут становиться в очередь, чтобы размещать, продвигать и продавать этот проект. Но я думаю, что мы сами к этому времени создадим брокерскую компанию и возьмём это всё в свои руки, а не отдавать им, не так ли, друзья?

Следующий пункт: срок окупаемости SkyWay – 3-5 лет. Это вообще меня потрясло. Практически это 20-50% годового дохода приносит дорога, выведена формула доходности по каждому километру. Ещё понятнее – дорога обходится в среднем в 2 миллиона долларов за километр, доходность получается на уровне 500 тысяч на километр в год.

Предполагаемая доходность – дивиденды. На основании 20-100% в год. Крупные компании, куда вкладывают страховые мировые фонды, крупные инвесторы как Баффет, Сорос, вкладывают в компании, где годовые доходы по дивидендам доходят до 10%, если они есть, то это

супер, а в основном они вкладываются в 4-5 процентов в год. Когда происходит доход в компании, для них это гарантировано, потому что по сравнению с учётной ставкой, которая у них 1,75%, получить 4-5% годового дохода в дивидендах – это уже круто. Крупнейшие мировые инвесторы в своём портфеле держат пакет акций, который является гарантией их дохода на уровне 4-10%, здесь же доходность – 20-100% в год.

Принципы инновационной стратегии народного инвестирования.

Это уже, как говорят, выше крыши, выше любой горной вершины, которую никто и никогда не покорял. Если бы это выбрали через брокеров или капиталистов, фонд какой-нибудь, при этом были бы посредники. А так компания напрямую получает деньги, и не надо ни перед кем отчитываться, нигде не задерживаются, а транзитом идут прямо в компанию. И, что главное, тут же их применяют в нужном направлении.

И – перспективность. Сергей Сибиряков сказал, что планируется 50 миллионов первых дорог создать в Евразийском пространстве. Тогда получится в мире удвоенная цифра – 100 миллионов. Я ещё взял Австралию и Южную Америку. Посмотрим вместе на таблицу, на которой приведены данные о росте акций, почему они могут расти, какая может быть стоимость акций, какая доходность по каждой акции. В качестве примера я привожу пакет на сто тысяч акций.

Постройка полигона – 2016–2018 годы. Три года. Сумма инвестиций – 300 миллионов долларов. Рыночная стоимость примерно 5 миллиардов. В своё время я занимался коттеджным и офисным строительством, и потому знаю одну такую штуку, что через пять-семь лет в пять-семь раз рыночная стоимость вырастает. То, на что потратится 300 миллионов, в среднем рыночная стоимость составит рост 1,5–2,5 миллиарда. Соответственно мы делим на количество акций, которые имеем, увеличение стоимости акций на 0,13, тогда цена через три года – доходность – получается, что стоимость 1,13 фунтов. От сегодняшней цены, которая сегодня есть, это 267% роста за три года. Непонятна здесь разве рыночная стоимость, потому что она формируется исходя из спроса. Он может быть велик или цена в пять раз выше, чем реальная рыночная стоимость акций.

Вопрос ко всем нам – почему в экономике идёт сегодня сумасшедший кризис? Потому что в мире акции настолько надутые, и когда мы будем получать доходы от акции, купленной за сто долларов, то это составит десять центов. Для меня как для частного инвестора это не интересно. Если я купил акцию за один доллар, то я хочу получить те же десять центов, что составит 10% годовых.

Строительство дорог. Один год мы берём по 200 тысяч километров, для примера. Давайте посмотрим, что же будет через четыре

года, как изменится цена акций и доходности. Стоимость километра дорог я беру 2 миллиона. Когда мы говорили с Юницким, он говорил, что с подвижным составом и со станцией это будет пять миллионов. 400 миллиардов стоимость этих дорог, доход в год с километра – 20%.

Анатолий Эдуардович пояснил и ещё один нюанс. Если это будет по принципу роялти, то ориентируемся разными направлениями. В России или Украине, к примеру, инвесторы захотят подключиться к строительству дорог, то 25% доходов должно пойти компании, а 75% – доходы инвесторов, которые инвестируют дороги в той стране, в которой находятся. Я же делал расчёты, что не 2,5%, а 25% должно идти для акционеров. Получается, что количество акций 136, доход в у.е. RSW – с учётом того, что 25% – это доход, который ложится на акционеров RSW. По формуле всё это делится на 4–25%. А доход на одну акцию – 0,294. Что мы видим? Доход с пакетов в 100 тысяч – 29.359. Это мы сразу же исчисляем в процентах – 5.871 % за четыре года. И насколько вырастет цена акций, давайте посмотрим. Это же не только доход, но ещё и цена.

У нас уже акция может стоить 3 фунта 67 пенсов. Стоимость самой акции за четыре года выросла на 73.564 %.

А если всё это реализуется за 20 лет? Каков результат дохода по пакету акций в 100 тысяч? Видим ответ – доход на одну акцию 5 фунтов 87 пенсов. Доход с пакета 117.436 фунтов с пакета в 100 тысяч акций. За сколько вы приобрели пакет акций? Сколько он сегодня стоит? 105 тысяч 300 пенсов? А сколько стоит пакет акций? 73 фунта акция, но она за 20 лет умножится в сто раз. 146 фунтов стоимость акций может быть рыночная, при рыночных условиях 3% годовых, которые могут получать.

Более того, акции инвесторов RSW могут входить в гарантированные пакеты крупных акционеров. А мы же не учитываем, что по трассе будут подключены электрические и другие линии, линии интернета, посажены сады, в озёрах выращиваться рыба и так далее, так что расчёты приблизительные, минимальные, которые в любой момент могут вырасти на порядок. И станции могут сдаваться в аренду, всего не пересчислить.

Мы построили расчёты исходя из строительства 200 тысяч километров дорог в год на 20 лет.

Как дополнение, которое не вошло в доклад, но которое раздали каждому участнику конференции:

«Струнный транспорт Юницкого, или Рельсовая небесная дорога, по-английски – Rail SkyWay (RSW) – это разработка инженера родом из Беларуси, изобретателя Анатолия Эдуардовича Юницкого».

В настоящее время является самым совершенным надземным средством передвижения на Планете. Опережает все существующие системы по следующим показателям: безопасность передвижения,

скорость передвижения (500 км/ч), стоимость строительства, стоимость проезда, энергетическая (топливная) экономичность, влияние на экологию и здоровье людей. Струнный транспорт решает все основные проблемы современного транспорта.

Последние три года велась интенсивная разработка четвёртого поколения струнных технологий. Именно с этим, наиболее прогрессивным поколением инновационной транспортной технологии принято решение выходить на мировой рынок.

В 2006 году уже было распоряжение Президента России Дмитрия Медведева по внедрению этой технологии, однако оно не было выполнено Министерством транспорта и постоянно откладывалось из-за отсутствия финансирования. В конечном итоге разработчиком было принято решение о финансировании проекта методом народного сбора. Посредством продажи пакета долей мелким и средним инвесторам – простым людям и вынести его реализацию за пределы России, где законодательство защитит все права собственности.

Таким образом, в 2013 году интеллектуальная собственность и ноу-хау, созданные за предшествующие без малого 40 лет, «упакованы» надлежащим образом и вынесены в британскую юрисдикцию. Одним из соучредителей группы компаний закономерно является и сам автор RSW-технологий Анатолий Юницкий.

Чтобы начать массовое внедрение Струнных дорог, необходимо построить полигон и пройти сертификацию транспорта.

Для этого необходимо 300 миллионов долларов в течение 3-х лет – примерно столько, сколько уже вложено средств в предшествующие 40 лет. Все акционеры компании становятся совладельцами технологии! А в дальнейшем – и совладельцами и тех проектов, в которых будет использована технология.

Таких проектов – тысячи: Австралийская кольцевая дорога, Российский Транснет, Африканские рудники, Вьетнамская дорога, Монгольская дорога, рудники Боливии и другие. Всего компания RSW Systems на этих проектах намерена заработать вместе с акционерами более триллиона долларов!

А владение технологией даст акционерам возможность получать дивиденды в течение всей жизни технологии. А это – не менее 100 лет! Акционеры также смогут продать свои акции, подорожавшие к тому времени в сотни, а возможно, и в тысячи раз.

Сегодня каждый из вас, дорогие участники конференции, может стать таким счастливчиком-акционером!»

...После него выступали десятки инвесторов, и все единодушно поддерживали проект.

.... * * * ....

Десятое письмо Надежде

...Я опять и опять пишу тебе. Признаюсь, не знал раньше, что это так приятно и сладостно писать тебе. Оказывается, разговорный язык человека беден и сух, на нём невозможно высказать свои сокровенные мысли, признаться в чём-то, поделиться, посоветоваться, услышать в ответ то, что желаешь.

Не знаю, пишу я пером или стучу на клавиатуре, ударяя пальцами по загадочным буквам и символам. Или посылаю тебе мысленно слова в эфир или космос, а они потом, превратившись в сгусток энергии, долетают до твоих глаз и ушей, души и сердца, наверное, всё вместе взятое, и чего больше, непонятно.

Но слова льются весело и звонко, словно вода журчит из Тимофеевой кринички, что находилась сразу же за нашими огородами в моей деревне Крюки, и слова мои теперь выстраданные и проверенные годами, они как будто отточенные, отшлифованные и блестят как зеркальца многогранника.

А многогранник тот – алмаз, сапфир, метеорит, прилетевший из космических миров.

Я, наверное, сейчас и сам похож на тот метеорит, потому что всё моё тело накалено до тысячи и десятка тысяч градусов. Это от возбуждения, от перевозбуждения, это оттого, что в меня вселились вселенское понятие своего предназначения и сила, накопленная там, за облаками и в какой-то момент переселившаяся в меня…

Это же надо улететь за миллионы километров от Земли и от тебя, чтобы прозреть, превратиться в другое существо, в другую субстанцию, ощутить себя счастливым человеком, нужным человеком, любимым человеком.

Понимал я это и раньше, но так осознанно и многогранно, как теперь, никогда со мной не происходило. Или происходило, да я сам не знал об этом, не догадывался даже.

Никогда тебе не говорил, но теперь, в минуту душевного откровения, признаюсь: меня всю жизнь сопровождают два человека. Он и она. Я не знаю их имён, потому что они никогда не представлялись мне, не знаю, кто они и откуда.

Это я сегодня догадываюсь – они нездешние, они – не земляне, и откуда они прибыли и с какой целью, я не знаю. Только догадываюсь, зная, что они будто и не враги мне, но и не друзья.

Я даже не могу обрисовать их тебе, потому что они всегда в одной и той же одежде – какой-то хламиде, наброшенной на плечи. Не то чёрного, не то серого цвета, – как ночное небо в полночь, когда луна

спряталась в облаках. На спине и на груди у них какой-то символ белого круга, не совсем белого, а тусклого свечения.

Они почти никогда не разговаривают, но я слышу их голоса. Они у них вкрадчивые и доверительные, даже мягкие и нежные, они изо всех сил стараются внушить к себе доверие. Не навязывают своего мнения, не настаивают, не требуют, не отнимают, хотя это они могли сделать в любой момент.

Ко мне иногда приходит во сне дед Петро – отец моего отца. Он приходит ко мне накануне дня моего рождения. Вместо подарков он одаривает меня более ценным понятием – он дарит мне советы. Я о них потом расскажу тебе, но об одном могу сказать.

Обычно он садился рядом со мной, когда я лежал в кровати, клал руку на грудь, молчал и улыбался.

– Как живёшь, внучек? – тихо спрашивал меня, не отнимая руки от груди. – Тяжело приходится в жизни?

Я стараюсь не жаловаться и потому отвечаю невнятно:

– Да как когда. По-разному...

У него длинная белая борода, глаза излучают свет и радость, а голос тихий и ласковый.

И мне так хорошо лежать в кровати, ощущать, как от его руки переливается в меня благодатная живительная сила.

Перед тем, как уйти, он всегда что-то советовал мне, предупреждал, чтобы оградить от неожиданной напасти. Ещё в детстве, когда я начал воспринимать окружающий мир, и он пришёл ко мне, дал мне первый совет:

– Никогда, мой внучек, не продавайся и не предавай себя. Ни за какие деньги не продавай то, что родится в твоей голове. Мысли свои не продавай, то, что осталось от предков, не продавай. И мой топорик, который оставил тебе отец твой Эдуард, никому не продавай... Полученные деньги принесут тебе только горе. Запомни это.

Дед оставлял меня в тот момент, когда у меня слипались глаза, когда «во сне я хотел уснуть». Проснувшись, всегда чувствовал себя здоровым и отдохнувшим.

Да, так уж случилось, отец оставил нас, ушёл к другой женщине – Зое, с которой познакомился под Ташкентом, когда учился там и работал.

Я видел, как он переживал, расставаясь с нами.

Дрогнувшим голосом попрощался со мной и, взглянув на топорик, который торчал, воткнутый в колоду, сказал:

– Береги, сын, эту сякерку. Она в дар от деда твоего Петра осталась. Тебе передаю...

.... * * * ....

Мы в тот год, зимой, вместе с сестрой Тамарой решили отправиться в лес за шишками. А чтобы их собрать, нужно было залезть на сосну и срубить ветви.

И потом уже, когда они окажутся на земле, оборвать твёрдые и зелёные плоды сосны, сложить в корзину или кошель – короб.

Матери в колхозе ничего не платили, все колхозники ничего не получали за свой рабский труд, а наоборот, ещё и оставались должны тому колхозу.

Мы должны были высушить те шишки в тёплом помещении, а потом сдать их в лесхоз. И там их взвесят, скажут нам, сколько они «потянут» и выдадут тут же «живую копейку». Матери это будет хоть какая-то помощь.

Тамара, собираясь в дорогу, замешкалась в хате, а я уже вышел во двор. Достал из тайника топорик-сякерку, заткнул его за пояс, дожидался сестры.

И тут по улице проходили двое неизвестных мне людей. В Крюках не встречал их.

Они подошли к забору, остановились.

– Эй, паренёк, – обратился ко мне тот, что был выше ростом, приподняв капюшон над глазами, – ты бы не хотел заработать немного денег?

Я опешил: не знал, что ответить.

– Ты идёшь за шишками, чтобы заработать гроши, а мы тебе дадим двести-триста рублей. Да что триста, мы тебе и тысячу рублей дадим. За тот топорик, что у тебя за поясом. Согласен продать его нам?

Молчу. Не понимаю, что они от меня хотят. Топорик? Продать? Я помнил, что мне говорил дед Петро.

– Так что? Мать же будет только рада, ты избавишь её от ненужного колхозного труда, и вы купите себе всё необходимое. Подумай о матери.

Оглянулся, не хотел, чтобы нашу встречу и разговор услышала Тамара. Повернулся и отрицательно покачал головой.

Они поняли мой ответ, и тот же человек, вздохнув, произнёс с сожалением:

– Ладно – нет, так нет...

И они оставили меня в покое, склонив головы, пошагали дальше по нашей улице.

А мороз за двадцать градусов, пронизывает насквозь, а они легко одеты, но чувствовалось, что им совсем не холодно, будто привычные к такому морозу.

А тут и Тамара вышла из хаты, поправила на голове платок, теснее на шее завязала концы.

Я поставил на санки кошель, положил туда ещё два пустых мешка, на всякий случай, если шишек будет много.

– Пошли?

До леса идти недалеко, но ветер с морозцем холодный, пронизывающий. Мы идём, наклонившись вперёд, навстречу ветру, навстречу морозу. В лесу тише, и от ходьбы нам стало, кажется, теплее.

Выбираем сосну, чтобы на ней было много шишек, и чтобы залезть на неё было удобно. Снегу по пояс. Тамара тонет в нём, еле пробивается вперёд, но не жалуется на трудности, терпит.

– Вот на эту я и полезу, – останавливаюсь возле невысокой хвои, на которой много веток и видны густые гроздья шишек, – думаю, их нам будет достаточно...

Карабкаюсь по стволу, мне помогает сестрёнка, спину подставляет, чтобы стал на неё. Хватаюсь за первый сук, подтягиваюсь, и я уже зацепился за второй.

Мне уже жарко, холода не чувствую.

Сел. Осмотрелся вокруг: сказка! Как красив лес зимой! Жаль, что этого не видит сестра, у неё нет такого обзора, как у меня.

Мне показалось, что те двое, что разговаривали со мной возле хаты, остановились недалеко от нас, стояли за белыми свечками берёз, смотрели в мою сторону.

Ловко орудовал топориком, одну ветку срубил, и она полетела вниз, вторую, третью... Топорик острый, перед этим я его хорошо наточил, чтобы не было у меня проблем в лесу. Не раз он меня выручал, спасибо деду Петру, и сейчас он мне помогает.

До последней ветки добрался, трудно дотянуться до неё, и я не рассчитал расстояние, напрягся и поскользнулся на суку, не удержался... Непонятно куда улетел топорик, а я вслед за ним полетел вниз...

Опустился в сугроб, словно в перину, но достал всё-таки до земли, больно ударился плечом о какой-то твёрдый выступ.

Закричала Тамара, ничего не поняв, не увидев меня ни на сосне, ни на земле, заплакала.

– Да здесь я, Тома, не плачь, – стараюсь успокоить её, лёжа в глубине сугроба, – цел я, живой...

Сестрёнка начала разгребать снег, чтобы найти меня. А я, чтобы её успокоить, начал хохотать, показывая, что жив и здоров.

...Превозмогая боль в плече (ударился о землю), обрывал вместе с нею тяжёлые шишки, бросал в кошель.

«Урожайной» оказалась сосна – почти полный короб собрали.

А топорик едва нашли – он отлетел на несколько метров от сосны. Отыскала его Тамара, ногой наступила на него.

Вот что ещё. Я упал в полуметре от острия берёзового пня. А мог наткнуться на него. «Дед Пётр меня спас? – почему-то подумалось мне. – Значит, он в ответе за мою жизнь...»

Когда шли назад, посмотрел в сторону семейства берёз, где стояли «покупатели» моего топорика. Там никого не было. И следов не значилось. Предвиделось? Или они бестелесные, и по земле не ходят, а летают?

Тогда я впервые в жизни начал задумываться над этим явлением.

И над тем, какими таинственными силами обладает подарок отца и деда Петра.

Ну а сейчас, Надежда, я прервусь, меня ожидает группа инженеров, – мы идём в горы строить огромное сооружение: нам предстоит ответственная работа – привести в соответствие все расчёты, чтобы после этого приступить к возведению транспортного объекта.

Так что до встречи, до следующей связи и диалога.

.... * * * ....

Чтобы развеять сомнения

Чем выше значимость автора идеи, проекта, произведения, тем больше у него завистников, недоброжелателей, врагов, троллей…

И они как надоедливые мухи, осы, шершни стараются ужалить больнее, причинить боль, выбить из колеи, облить грязью, не выбирают слов и выражений, опускаясь до самого низкого русского мата, до ненормативной лексики… Они брызжут слюной, от бессилия что-то изменить бросаются в омут безрассудства, изображают из себя людей знающих и умных.

Кто же они – завистники и противники прогресса?

Это – тролики. Так их прозвали те, кто видит в них людей невысокого интеллектуального уровня. А чтобы в этом убедиться, достаточно прочитать их «умные мысли и выражения», и всё для вас станет понятным.

Троллинг как форма социальной агрессии обладает характерными особенностями. Одна из них заключается в возможности существования троллинга исключительно в виртуальных сообществах.

Второй особенностью является наличие у троллинга специфических механизмов быстрого высвобождения лавинообразной агрессии, которая мгновенно распространяется на большинство участников виртуального сообщества.

Третьей их особенностью является невозможность потенциальной жертвы конфликта вступить в физический или визуальный контакт с инициатором самой конфликтной ситуации.

В последнее время это понятие все шире используется как PR-технология в коммерческой и политической сфере.

Эксперты утверждают, что использование этой технологии дает пиарщикам такие преимущества, как создание ложных эффектов массовости и общественного мнения, возможность повысить доверие или наоборот, явное негативное отношение к источнику информации, а также увеличение охвата аудитории получателей информации.

При этом троллинг относится к числу «грязных» технологий.

Тролль – представитель злобного сообщества, всегда охаивающий всё прогрессивное и передовое, препятствующий претворению в жизнь инноваций; всегда высмеивающий что-то и кого-то, критикующий, подвергающий сомнению всё и вся, при этом проявляя свои самые неприглядные и отрицательные черты характера.

(Из интернета, из различных источников)

Разным троллям и злопыхателям,
различного рода Фомам неверующим,

отвечает

АНАТОЛИЙ ЮНИЦКИЙ, генеральный конструктор,
генеральный директор.

Ведёт беседу директор инновационной компании
SkyWay Capital
ЕВГЕНИЙ КУДРЯШОВ

Одиннадцать бесед с ответами

Беседа первая

– Анатолий Эдуардович, очень часто в интернете и раньше, и сейчас можно прочитать как будто бы «опровергающие факты» технологии SkyWay, которые высказывают не только далёкие от науки и инноваций люди, но и те, кто имеет какое-то образование и должен был понимать, о чём идёт речь. Люди пишут и возмущаются тем, что это якобы невозможно в принципе, это не реально, и слова они подбирают такие, что и приводить их как-то не этично. Своими действиями и словами они где-то останавливают тех людей и потенциальных инвесторов, некоторых наших партнёров, которые поверили «струнам» и готовы были принять участие в этом проекте, но, прочитав строки злопыхателей, заняли выжидательную позицию. Прочитав такие комментарии, у них может появиться чувство сомнения.

Поэтому вопрос к Вам: как Вы сами лично относитесь к этому, действительно ли те ядовитые высказывания оказывают какое-нибудь отрицательное воздействие на осуществление проекта SkyWay?

– Можно я отвечу длинно? Потому что коротко здесь ответить невозможно. Я расскажу вам историю, связанную с различными инновациями, чтобы глубже понимать это, и привести некоторые аналогии и параллели.

Жил в древности выдающийся философ и мыслитель Сократ. Его мало кто понимал, считали, что он не «от мира сего», насмехались над ним, юродствовали. Даже близкие люди, его друзья и родственники. Даже жена ненавидела его, оскорбляла при всех, называла его идиотом и сумасшедшим, при всех выливала помои на его голову.

У него однажды друзья спросили, чем отличается дурак от умного человека. Сократ ответил так: «Один дурак может задать столько вопросов, что и сто мудрецов ему не смогут ответить на протяжении ста лет».

Это одна история или пример. Могу привести другую историю. Нашего времени. Мне этот случай рассказывал лётчик-космонавт СССР Игорь Петрович Волк, с которым я и сегодня поддерживаю дружбу. Это тот человек, который должен был полететь на «Буране» – он руководил подготовкой к этому полёту. Но программу эту закрыли в связи с развалом Советского Союза. Это были советские «Шаттлы».

Вот он мне и рассказал историю, связанную с Королёвым. Это были 50-е года прошлого столетия. Королёв уже был Генеральным конструктором. Он делал тогда ракеты, а я сегодня SkyWay – Небесные дороги, не менее сложные, чем ракеты. Были у Королёва неудачи – ракеты не взлетали, они взрывались, но ни одна неудача не оказала на его конструкторскую жизнь отрицательного воздействия. Правда, до поры до времени. Мы знаем, что он до этого был «врагом народа», сидел в советских лагерях. Его использовали в качестве простого разнорабочего, с кайлом или лопатой в руках. Другого места с его гениальным умом не нашлось, кроме как долбить мёрзлую землю за Северным полярным кругом. Не использовали его интеллектуальный потенциал на благо страны. Не было, значит, такой необходимости.

Когда Германия начала успешно заниматься ракетами – FAU-1, FAU-2, и США, когда взяли в плен фон Брауна, и которого подключили к ракетостроению, вдруг вспомнили, что в лагерях сидит какой-то «ракетчик». Советскому Союзу надо было срочно чем-то отвечать, чтобы не остаться сзади. Вытянули его из советского ада и предложили вплотную заняться ракетами. Он, взяв что-то от Брауна, использовав свои какие-то наработки, начал заниматься порученным делом. Ничего не получалось, всё шло, как говорят, кувырком. Неудача за неудачей. Но на эти неудачи правительство смотрело сквозь пальцы. Почему-то никто не верил, что что-то получится, что все средства, пущенные

на этот проект, вылетели в воздух. Ему всё прощали. Прощали даже то, что гибли люди. Был случай, когда на старте упала, взорвавшись, ракета и погибло около ста человек. Я видел ту хронику, когда люди бежали и горели как факелы. И генералы в том числе. На карту было поставлено главное – престиж страны, поэтому ждали от генерального конструктора только одно – конечный результат. Любой ценой.

Но однажды «всепрощение» не сработало, видимо, надоело терпеть неудачи, в глазах зарубежных держав они прослыли неудачниками. Королёв и сам понимал, что его ожидает: арест и повторная посадка в лагерь, если не хуже. Да, было принято решение о его аресте. Но ему чудом как-то удалось избежать этого. У него были финансовые и организационные возможности, и он сумел на своём личном самолёте доставить уникальные детали ракет на космодром. Он надеялся на последнюю попытку, которая должна была решить его судьбу – или в лагерь, или продолжать дальше строить ракеты. Его надежды оправдались – ракету успешно запустили. Он этим сам себя реабилитировал и избежал злой участи.

В тот же день отменили решение о его аресте. А жизнь его висела на волоске.

И только после этого вопросы ракетостроения и освоения космоса вынесли на заседание Академии Наук СССР. Академию тогда возглавлял Леонид Келдыш, известный учёный, академик, математик. И вот представьте себе такую картину.

В зале сидят сотни заслуженных академиков, учёных. Выступает перед всеми Келдыш. И что он вещает? А он начал с того, что стал опровергать идею освоения космоса, даже позволил себе насмехаться над Королёвым, называл его бредовым конструктором.

Сделав паузу, обрушил на него свой гнев:

– Это полный бред, друзья, какие ракеты, какой космос? Ракеты туда не долетят. Туда и килограмм груза нельзя доставить. Какие вообще разговоры о полётах на другие планеты? В своём ли вы уме? А Королёв просто обманывает нас и правительство, он мошенник и аферист, лагерная жизнь его ничему не научила…

Королёв молчал, он тоже сидел в зале, был на удивление спокоен. А когда тот закончил, попросил слово. И сказал приблизительно такие слова, употребив солёные словечки, которые слышал каждый день в лагере среди зеков:

– Пошли вы все… Ракета полетит. И ещё дальше, чем говорил дилетант от космоса, выступающий перед вами уважаемый вами академик. Полетит как миленькая! Мы уже знаем, как ею управлять. Мы её обуздали. Она уже приручена нами, слушается нас. А вы все – дилетанты от космической науки, неучи!

Он оставил трибуну, направился к выходной двери и хлопнул ею так, что с потолка отлетела побелка и, как снег, посыпалась на головы учёным мужам.

Королёв, оставив в недоумении учёных, пошёл делать свои ракеты.

И он их сделал. И они полетели. Потому что так пообещал Великий Генеральный Конструктор Сергей Павлович Королёв, уроженец Житомира, украинец, советский учёный, конструктор и главный организатор производства ракетно-космической техники и ракетного оружия СССР, основоположник практической космонавтики.

Он стал крупнейшей фигурой XX века в области космического ракетостроения и кораблестроения. По его инициативе и под его руководством был осуществлён запуск первого искусственного спутника Земли и первого космонавта Планеты Юрия Гагарина.

А Леонид Келдыш, Фома Неверующий и противник Королёва, стал основоположником ракетостроения и теории освоения космоса и полётов на другие планеты. Действительно, пути Господни неисповедимы.

Я против ракет, но не против самого Королёва. Он – великий конструктор, изобретатель, учёный, мыслитель. Он умел сражаться с неучами и победил, доказал свою правоту.

Вот это две истории, тесно связанные между собой. Они рассказывают о том, что не только далёкие от темы люди, а даже специалисты с высоким именем и званием относятся к тому новому, что предлагают и делают энтузиасты, со скептицизмом, более того, подвергают сомнению новшество, отвергают его, стараются уничтожить на корню.

Мне это знакомо. Я всё это испытал на себе.

Не удержусь и приведу другой пример, связанный не с космосом, а с Нобелем – основателем премии, давшим средства для её создания. У Нобеля был брат, который занимался нефтеразработками на Кавказе. Это был конец 19-го века. Тогда возили нефть в бурдюках на ишаках. И возникла неожиданно проблема: было много нефти, но не хватало ишаков для её перевозки, и бурдюков, и корма ишакам. Предложили эту проблему решить просто – тупо увеличить поголовье ишаков.

А Нобель высмеял это решение и предложил свою идею – проложить трубу и по ней качать нефть. Над ним, естественно, стали смеяться. Обзывали его разными ядовитыми словами. Спрашивали у всех: «Какая труба? Бред сивой кобылы. А ишаков мы наплодим тысячи и тысячи, только надо подумать, чем кормить их, и они справятся с поставленной задачей...»

Это пример того, как человек предлагал инновацию, простую трубу, а его обсмеяли.

Аналогии, аналогии, всё в этом мире относительно…

Ничто не воспринималось нормально, никогда новое и необычное на определённых этапах развития инноваций не находило признания. Особенно в транспорте, самой консервативной отрасли. Решения, которые были приняты ещё в 19-м веке, скажем, не самые оптимальные решения: колея Стефенсона в 1435 мм, с колёсной парой и гребнем на каждом коническом колесе. И ничего нельзя сегодня изменить, перешить на другую колею или изменить опирание колёс на миллионе километров железных дорог.

Был такой разработчик ракет Роберт Годдард в США. В 20-е годы он тоже пытался делать ракеты, говорил об освоении космоса. А газета «Нью-Йорк Таймс» как эксперт или взявшая на себя роль эксперта, выступила с резкой обличительной отрицательной статьёй.

Журналист этой газеты не стеснялся в выражениях, и поэтому все отрицательные и уничижительные эпитеты вылил на автора идеи, который задавался в статье вопросом: «Как это ракета может летать в вакууме? Там ведь отталкиваться не от чего!» Будто бы он один, газетчик, мог знать это, но никак не учёный-физик.

Но он вылил свой яд на страницы газеты, посеял сомнения у людей, и в результате случилось то, что случилось...

Так и здесь. Так и со мной. Если мы с вами те язвительные и ядовитые упрёки того далёкого времени перенесём на сегодняшний день, то получается один к одному уровень знаний тех авторов и сегодняшних. Их комментарии к нашей инновации те же самые, с тем же недоверием, с тем же криком и с той же брызжущей язвительной слюной…

Вот первый пример – целый опус под названием «Исследования идей Юницкого». Это те же представители, кто обливал Сократа помоями, кто считал Королёва идиотом от ракетостроения, Тесла – сумасшедшим, и так далее… Те же и такие же эпитеты направлены и в мою сторону. Ясно, что это люди не того уровня, что академики СССР, но и у них ядовитое жало, как у той змеи.

Моё мнение как простого человека таково: может, хватит меня оскорблять и унижать, выливать на меня отходы своего низко интеллектуального производства? Кто они, берущиеся судить и осуждать, выносить свой вердикт? Я их не вижу, но по стилю их письма, по орфографии и по характеру изложения любой эксперт в области психологии и аналитики скажет, что это всего лишь малограмотные, обиженные на весь мир, невысокого ума люди. Скорее всего, они без мало-мальски какого-нибудь образования. Они далеки не только от физики и математики, а даже от простой грамотности – они и языка-то своего не знают. А берутся тем же языком излагать свои «умные» мысли и суждения. Смешно? Нет, горько. И обидно. За них обидно. Это как первобытному человеку попала в руки дубинка, он и давай ею махать направо и налево. Так и здесь. Приобрёл «троллик» компьютер и не знает, что с ним делать, куда и к чему его применить. Научился лазить по интернету. И тут наткнулся на какое-то новшество, на непонятное для него изобретение, в данном случае на какие-то струнные дороги. «А-а, – восклицает он радостно и злорадно, – вот я и пройдусь по тебе, выскажу всё, что думаю, целую бочку яда на тебя вылью…» И выливает. И никто его не останавливает, не урезонивает. Это как у Шукшина в рассказе «Срезал», когда неуч, не поняв смысла слов учёного, академика, будто бы «подловил» его вопросом на незнании предмета спора. И его поддержали друзья, такие же недалёкие в науке, даже не понимая, о чём был спор, восторгались «учёностью» своего неграмотного земляка: «Вон как здорово срезал академика!»

Поэтому как написано, так и буду зачитывать эти перлы-шедевры. А заодно и представим их, покажем миру, какие они грамотные-преграмотные, а на самом деле неучи и невежды, жаль только, что они за псевдонимами разными прячутся и псевдофамилиями.

Но об этом в следующей беседе.

На следующий день

– Анатолий Эдуардович, продолжим с Вами беседу. Вы вчера пообещали привести примеры «высокопарных» обвинений в Ваш адрес.

– Да, продолжим. Вот передо мною монитор, на моей странице сотни писем. Пока не будем брать те, в которых авторы поддерживают меня и нашу команду, остановимся на «троллях». Как правило, российские маты и выражения, кстати, у нас, беларусов *(Беларусь – отсюда и «беларусы» – автор)* этого нет, мы нация толерантная и спокойная. А здесь – сплошная нецензурщина, распоясавшаяся безнаказанность. Они даже не понимают, о чём сами говорят.

Вот прямо сегодня, придя на работу, открываю свою почту. В ней письма. И не одно. Вот пример… Кто-то, кто работает с инвесторами, столкнулся вот с такими вопросами. Даже предлагает на эту тему провести вебинар – разговор «вживую». Считаю, что его проводить не надо. Потому что в вопросах, которые задают, это не технические вопросы, а точнее – полный бред. Как можно людям объяснять и отвечать на бредовые вопросы? Тем не менее, я отвечу не как технический специалист, а простой человек.

Он пишет: «Имеем исходные данные – пролёт между опорами до двух километров провис несколько десятков метров, скорость 400, а даже возможно до 600 км в час. При невероятной экономии горючего. Я ничего не напутал?»

Всё перепутал, всё переставил с ног на голову. И это же читаю не только я. Что такое путевая структура с провисом? В данном случае он говорит о двух километрах. Это городская трасса, где здания-опоры являются станциями. Кто-нибудь из вас видел в городе, чтобы трамвай ехал мимо станции со скоростью 600 км в час? И проезжал станцию, на которой надо было выйти, с такой скоростью? Бред. Поэтому – это городская дорога, имеющая свою сверхэкономичность. Почему?

Вот у меня под руками иллюстрации, давайте вместе посмотрим на них. Их я буду демонстрировать в Дубае, я скоро полечу туда, чтобы посетить департамент транспорта, они очень заинтересовались проектом, в том числе и невероятной экономией электроэнергии во время движения по системе с провисающей путевой структурой.

Показываю иллюстрацию. Слева изображено здание – это станция. Справа – тоже станция. Между ними расстояние 1 километр, или даже 2 километра. Естественно, чем больше пролёт, тем больше провисают струны. Это физика. В данном случае здесь провис 30–35 метров. Уклон здесь порядка 10 процентов. Это стандартные уклоны, что есть в городском транспорте – и трамваи, и троллейбусы, движущиеся по городским улицам с таким принятым уклоном. И это нормально. И в данном случае, когда юнибус выезжает со станции, то гравитация начинает его разгонять с ускорением до 1 м в секунду в квадрате. Это и есть то комфортное ускорение, при котором работает городской транспорт. Традиционное ускорение. Обычно используют ещё и большее ускорение, и тогда появляется такое ощущение, что везут не людей, а дрова. При нашем ускорении гравитация действует равномерно на все части нашего организма. Не кресло разгоняет человека, на котором мы сидим, а гравитация каждую часть нашего тела – позвонок, ноги, руки, голову… И поэтому мы не чувствуем того ускорения.

Юнибус разгоняется до скорости порядка 100 км в час в середине пролёта, а когда поднимается вверх, гравитация начинает его тормозить, и на станцию, следующую, он приезжает с нулевой скоростью. Так это же городской транспорт. Он должен выехать из начального пункта с нулевой скоростью и приехать к следующей с той же скоростью. Это нормально.

Так зачем над этим издеваться неизвестному троллю? Он же ничего не смыслит в этом транспорте. У нас есть варианты, когда путь ровный, без провисов. Пожалуйста. Те же пролёты в два-три километра. Показываю, чтобы всем было видно, это демонстрируется в сетях, в ютубе, на моём сайте. Да, на этой дороге транспорт может развивать скорость до 500 км/ч, потому что путь ровный. Но поскольку (в первом случае) здесь работает гравитация, а не двигатель, можно разгонять транспорт до определённой скорости, а тормозить до нулевой скорости не технически, тормозом, а поручив это гравитации.

Поэтому для движения со скоростью до 100 км/ч нам нужен двигатель мощностью в 5 кВт для 50-ти местного юнибуса размером с автобус. Чтобы компенсировать потери аэродинамические и механические на сопротивление качению стальных колёс по рельсам. Если этот же юнибус поедет по ровной дороге и будет разгоняться в городском режиме двигателем, то ему необходима мощность в 200 кВт. Сравните – 200 и 5 кВт. Разница есть? В десятки раз снижаются энергозатраты. Значит, во столько же раз снижается себестоимость проезда. При стоимости проезда, условно, один доллар, можно продавать билет за 5 центов. А вообще нужно транспорт сделать бесплатным – человечество заслужило это. Потому что у этой системы есть колоссальное преимущество. В городском режиме. И поэтому мы не планируем ехать по этой дороге между городами да ещё с большими скоростями. И об этом сказано во всех документах, монографиях, в моих ответах, когда мне задавали раньше такие вопросы («Сто вопросов – сто ответов»).

Поэтому опять обращаюсь к моему оппоненту, нет, даже не оппоненту, а обычному неучу, которому лень докопаться до сути, изучить все вопросы «струнных дорог», – как можно и на каком языке с ним разговаривать? Разве можно достучаться до его сознания? Это как разговор слепого с глухим. Поэтому не надо ему уподобляться жене Сократа…

Идём дальше. «Считаем, что от опоры до опоры юнибусы, или как они там будут называться, будут пролетать за 24 секунды. Я взял из гуманности 300 км/ч, но если вам импонирует больше скорость в 600 км/ч, будьте ласка…» Боже мой, какой абсурд! При чём здесь гуманность? Человек сочинил и начинает сам с собой спорить, сам себя обвиняет и опровергает. Да нет же такой скорости, нет, и то, что он описывает, это междугородная высокоскоростная трасса.

Следующие перлы. «Теперь внимание. На самолёте летали? Что такое провалится (без мягкого знака – хромает грамота?) в воздушную яму, хорошо себе представляете?» Я-то хорошо представляю, потому что летал тысячи раз и на разные расстояния – в Австралию, ЮАР, Индонезию, Боливию и другие страны. По четырнадцать часов в воздухе. А он, злопыхатель, представляет? «А теперь представьте, – продолжает он, – что каждые 24 секунды вас на несколько десятков метров вверх-вниз…»

Человек не ощущает «вверх-вниз». Если я живу на двадцатом-тридцатом этаже, разве я это ощущаю? А если на первом? А если я в горах живу на высокогорье? Что из этого? Человек чувствует ускорение, а не высоту. Мы же не подымаемся на высоту в десять километров, где разрежённый воздух. А ускорение, как я сказал, до 1 метра в секунду в квадрате. Это комфортное ускорение. И поэтому никаких

воздушных ям на нашем транспорте человек не будет ощущать. Единственное его ощущение – комфортная поездка в городском транспорте, где нет толчков, тряски, резкого торможения, при котором можно стукнуться лбами друг с другом, а есть равномерное ускорение. И только тогда, когда юнибус разгоняется со станции и тормозит при въезде на станцию. А в середине пролёта ускорение вообще падает до нуля – там юнибус движется с постоянной скоростью.

И непонятно, о чём всё-таки пишет «тролль». Он говорит совсем не о том, чем мы занимаемся, что создаём. «Даже не говоря о перегрузках и невероятных нагрузках на систему, юнибусы, там есть такой смешной предохранительный ролик предусмотрен, чтобы не слетало со струны 12 тонн, вагончик (вставлен смайлик с ехидной улыбочкой). Теперь усложняем задачу…» Оказывается, он начал с простой задачи, а теперь решил её усложнить. «Трасса Питер – Москва 1000 км». Если он не знает даже, какое расстояние между Москвой и Санкт-Петербургом, и что это совсем другая трасса, как же реагировать на его ехидность и иронию? Не знать, что между этими городами 661 километр? «Три часа в пути (?), скорость опять же из гуманности (какой гуманный!) каждые 24 секунды цикл «вверх-вниз» и так всего 495 раз (видите, и посчитать не поленился!) – аттракцион». Позвольте, друзья, какой аттракцион?! Это же не цирк, не эквилибристика. Полнейший, извините, идиотизм и безграмотность. Сначала почитай, вникни, осознай, а потом берись критиковать. Но и на это тролль не способен. Не его эта роль.

Продолжим. Комментарий на мои ответы «Сто вопросов». «Вот делюсь… Даже взрывов несколько килограммов тротила непосредственно на рельсе не создаст такие продольные усилия в струне, а не в корпусе рельса… Столь … они защищены от механического повреждения стальным бронированным корпусом. (Уже «бронированным»? Раньше о металле говорил…) Который используется при изготовлении рельса, примечание моё, прочной головкой рельса и специальным высокопрочным композитом. Разрушить такую многослойную конструкцию, размещённую на такой высоте и выполненную из высокопрочного материала, значительно сложнее, чем моноконструкцию. Каковой, например, является, железнодорожный рельс или канат канатной дороги, имеющий намного меньше поперечные размеры в сравнении со струной и не имеющей никакой механической защиты от внешних силовых воздействий».

Трудно понять эту бессвязную критику, но я всё-таки постараюсь ответить. Вот фрагмент струнного рельса, который я ставлю на стол. Сталь корпуса рельса – высокопрочная. Поэтому его можно назвать бронью. Каска у солдатика имеет толщину всего три миллиметра из менее прочной стали, чем эта сталь. Она дешёвая, и нужна здесь как конструктивный элемент.

Представим следующее. Вот конструкция. А теперь представьте канатную дорогу. Канатик такой с проволочкой в миллиметр толщиной, открытый на воздухе. Кто-то выстрелил из ружья в трос, он оборвался, рухнула вся канатная дорога. И выстрелили сюда, в струнный рельс. Из ружья? Не пробьёт корпус и высокопрочный бетон внутри. Из автомата? Не пробьёт. Гранатомёт? Попробуй ещё из него попасть. И от самолёта, и от железной дороги после гранатомёта ничего не останется.

Так вот здесь, в струнном рельсе, не моноконструкция, а конструкция, собранная из сотен проволок, которые не связаны между собой. Есть корпус и есть защита – высокопрочный бетон. Поэтому если даже что-то попадает на проволоки и перебивает часть проволок, то он перебьёт некоторую часть их, а не все. Остальные проволоки остаются целыми. Все одновременно перебить невозможно. Это только кажется, что перебить легко, нет, это сделать невозможно. Даже если останется хотя бы пятая часть высокопрочных проволок, то и тогда путь не рухнет, выстоит.

И я, зная разницу между обычным рельсом, который можно лобзиком подпилить, а потом ударить кувалдой, и он сломается, потому что это моноконструкция, – и струнный рельс, который полностью сломать практически невозможно. Об этом я говорю уже много лет.

Приведу один бытовой пример из своей жизни.

Шёл я однажды из офиса домой в зимнее время. Неудачно ступил на лёд, поскользнулся, упал – и услышал хруст: сломал ногу. В двух местах. Так вот, если взять кости, то они состоят из высокопрочных волокон. Они сломались потому, что это была монолитная конструкция. Но рядом были сухожилия, благодаря которым нога не отвалилась, потому что они оказались целыми. Нога повисла на сухожилиях. Потом всё это снова срослось. Так вот, конструкция, созданная из многих независимых высокопрочных элементов, она и является наиболее надёжной, прочной. То же самое и здесь – в струнном рельсе.

Беседа третья

– Возвращаемся к Вашим оппонентам, Анатолий Эдуардович. В предыдущей беседе или ответах троллям Вы остановились на разнице рельса железнодорожного и струнного.

– Да, продолжим, Евгений. Опять я у монитора, и опять на меня сыплется ядовитый дождь далёких от науки и новой эпохи так называемых «тролликов».

Тот же автор пишет обо мне, ни в чём не соглашаясь со мной, опровергая мои доводы. Опять же – доказательств своей правоты

у него полный ноль. Читаем: «Наполнение струны сверхбетоном создаст нам монолитную структуру». А в ссылке утверждает, что «это уже не монолитная структура, и уже несколько килограмм тротила (подчеркнул даже) её не разрушат. Ещё как разрушат. Гарантирую».

Кто он такой, чтобы гарантировать? Я знаю, что такое тротил. Детство своё я провёл в Беларуси. В деревне Крюки, под Чернобылем. Рядом с нами был немецкий склад, который взорвали партизаны в войну. Всё разлетелось – и тротил, и порох ящиками. И мы, дети, собирали это и взрывали, так нам хотелось, такие были наши забавы. Я ракеты делал, порохом заправлял их. Знаю хорошо, что это такое – взрывчатка. Знаю, что такое снаряд. И не один раз я их взрывал, будучи ребёнком.

Потом, когда переехали в Казахстан, учился в школе в Джезказгане, увлекался пиротехникой, ракетостроением. Делал многоступенчатые ракеты, они взлетали в воздух на сотни метров и даже километры. И там была возможность в карьерах брать килограммами взрывчатку. Её запускали в скважины мешками, чтобы взорвать породу и потом перевозить её на переработку. Мешки так и оставались лежать, и в них были остатки – десятки, а то и сотни граммов взрывчатки. Я научился делать направленные взрывы, десятки произвёл взрывов, – подкладывал под скалы заряд, и они обрушивались. Это были уже не детские шалости, а меня просили об этом. Нужен был строительный материал.

Так я знаю, о чём я говорю. Если взять взрыв, и взрывчатка будет без оболочки, то взрывная волна будет идти туда, где нет сопротивления. Поэтому не килограмм тротила, а все десять заложи, и при взрыве конструкция останется целой. Тем более что она не монолитная, а набранная из сотен элементов и одновременно, вдруг, её невозможно разрушить. Я это знаю из своей практики. И могу гарантировать надёжность «струн», а этот человек может гарантировать разве что утром взойдёт солнце.

«И что особенно понравилось (ему даже «понравилось») – провес струны на две тысячи метров составит несколько десятков метров (хоть в этом он разобрался)». Да, это действительно так, согласен с тобой. Это же плюс. Об этом я рассказывал и раньше. Чем больше провес, тем больше скорость. Что здесь непонятного? Поэтому на пролёте в два километра провес составит ну шестьдесят-восемьдесят метров. Значит, мы можем развить скорость 120–150 км/ч. Используем гравитацию, но не двигатель, не тратим топливо, энергию, не загрязняем окружающую среду. Разве это не огромный плюс? Экологически чистое движение при абсолютной комфортности.

Поэтому смеяться над этим, злорадствовать, как Моське лаять на слона, совсем неуместно. Надо немножко знать не только физику, но и как себя культурно вести в обществе интеллектуалов и просто прогрессивных людей. На самом же деле эта скорость легко определяется: она зависит только лишь от перепада высот, которую разовьёт гравитация. Она равна корню квадратному из произведения 2gh.

Зная физику и хотя бы эти элементарные правила, можно посчитать, какой провес оптимальный. И мы это делаем, он не случайный, мы просчитали это до миллиметров. Он оптимальный, чтобы получить в режиме городского движения нужную скорость, нужное ускорение и время в пути. И тогда мы с помощью гравитации, без двигателя, без топлива можем получить среднюю скорость движения в транспортной системе 80–90 км/ч. С учётом остановок на станциях. Чтобы понимать, нужно знать, что в московском метро – самой быстрой городской транспортной системой в мире – средняя скорость только лишь 40 км/ч. У нас же, не тратя столько энергии, как там, будет и скорость выше, и экономичнее и экологичнее будет движение. Вот где колоссальные плюсы. А над этим эти тролли смеются, изгаляются друг перед другом, как ядовитее охаять нашу идею, трубят о каких-то колоссальных недостатках. Ещё и гарантируют, что будет обрушение, что идея струнного транспорта абсурдна.

Идём дальше. «Для городских структур, во-первых, несколько десятков метров нужно подымать опоры, вы согласны?» Ну и что? Согласен. Вот они, опоры, на иллюстрации. А самолёт, чтобы лететь, поднимается на высоту в десять километров. А может, ему и не надо туда подниматься? Пусть летит на высоте три метра над землёй, сшибая все деревья и строения?.. И что здесь такого? Мы входим в здание, которое уже есть. И мы не тратимся на новые сооружения.

«Поднять опору на несколько десятков метров – это слава авторов, ладно, девятиэтажный дом порядка двадцати метров высотой с техническим этажом для ясности…(странно, что у него этажи высотой всего по 2 метра). Ещё обращаю внимание – пролёт в два километра, пусть даже между встречными нитками десять метров, ну пусть двадцать, не жалко, теперь представьте нагруженные с разной массой вагоны и вагончики со скоростью 190 км навстречу друг другу с провесом, с ветерком, и соответственно с разной амплитудой качания, повторяю – со скоростью 300 км/ч, не избежать лобового столкновения со стоячими пассажирами..»

Пардон, господа, извините, а откуда могут взяться стоячие пассажиры на высоте? Что, они в воздухе толпами стоят или висят? Ну, полная бредятина, иначе не скажешь.

Ну, понятно, есть Фома неверующий, с ним всё ясно – не верит и всё, потом может поверить. Но тролли – закоренелые противники,

твёрдо стоят на своём, и их не переубедишь, не переломишь их сознание. Это страшнее.

Да, опять и опять повторяю: да, провис есть, и никуда от этого не деться. Это физика. Но они выступают против законов физики, опровергают то, что опровергнуть невозможно. Ну никак невозможно, как ни старайся! Такая скорость задана для городского режима. Да, нет поддерживающих опор, и ветер может слегка качнуть путевую структуру, незначительно и незаметно качнуть. Ничего абсолютно жёсткого в мире нет. Ресторан «Седьмое небо» на Останкинской телебашне качается с амплитудой в 5 метров. Земная кора со всеми домами, мостами и небоскрёбами ежедневно поднимается и опускается на полметра – лунные приливы есть не только в море.

А в канатных дорогах между опорами есть даже три километра, и что? Зато ни одной опоры нет. У нас может быть пролёт и в три, и в пять километров, при специальном исполнении, в зависимости от местности. И мы знаем, на сколько метров будет отклонять ветер струнный путь, опять же, согласно законам физики. На это влияет и скорость ветра, и длина пролёта, и парусность – как путевой структуры, так и юнибусов. И даже их обтекаемость важна, как и сила натяжения струн.

На земле одна скорость, а там, на высоте, уже другая скорость. И зависит даже от региона строительства. Мы берём порывы ветра с вероятностью один раз в сто лет. И знаем, какая будет действовать боковая сила. И, главное, встречная нитка идёт на безопасном расстоянии, в нескольких десятках метров. Учитывает ли это наш тролль, не имеющий ни малейшего понятия об этом?

У нас же, когда здание имеет ширину тридцать метров, и провис будет безопасен в тридцать-пятьдесят метров. Одна нить с одной стороны, а другая – с другой стороны здания. Поэтому не только с толпой пассажиров, которые почему-то могут находиться в воздухе перед станцией, но и со встречными юнибусами столкновения не запланированы. И мы это понимаем и знаем, безо всяких таких самозваных консультантов и экспертов, которых мы относим к разряду троллей.

Беседа четвёртая

3 июня 2015 г.

Некоторые люди, называющие себя экспертами, пытаются выставить себя этакими «правдолюбами», заявляя, что разработка технологий струнного транспорта принадлежит не учёному Анатолию Юницкому, а разрабатывается под эгидой Организации Объединённых Наций, о чём свидетельствуют регистрационные номера в базе данных ООН. То ли это намеренная подтасовка фактов, то ли просто

невежество и нежелание понимать то, что много раз освещалось в открытых информационных источниках, но из таких заявлений следует, что Анатолий Юницкий вообще не имеет никакого отношения к изобретению струнного транспорта.

Любителям намеренно или по недомыслию искажать правду Анатолий Эдуардович даёт конкретный ответ о том, что в базе данных ООН действительно есть регистрационные номера двух проектов струнного транспорта, так как он дважды получал гранты этой организации на реализацию проекта по разработке струнных технологий. Проект инженера Анатолия Юницкого был признан в ООН перспективным и важным для всего человечества, поэтому учёному и были выделены два гранта на его разработку.

Те же «эксперты» упрекают его: «Несмотря на то, что проект в 1994 году поддержал Президент Беларуси Лукашенко, реальных результатов до сих пор нет, хотя с того времени прошло 18 лет!» Отвечу так: «Да, Президент поддержал проект, но он поручил сделать эту работу другим. А дальше произошло то, что произошло. Об этом чуть ниже».

И сегодня мы пришли в Беларусь с проектом струнного транспорта как инвесторы, желающие вложить инвестиции в экономику страны и поднять её на порядок, продавая уникальные транспортные технологии по всему миру.

Пятая беседа – ответ тем, кто выдаёт себя за экспертов в области науки и транспорта, кто старается «воткнуть палки» в колёса «Юнибусов»…

– Ох, как не хочется тратить время на это, бросать слова в пустоту. Христос говорил: «Имеющий уши да услышит…» Я не уверен, что у троллей есть уши, они просто глухие, не слышащие и не слушающие правду и аргументированные ответы. Только лишь для того, чтобы донести до читателей и моего сайта, и читателей будущей книги, которая сейчас создаётся, правду и выстраданную за много лет идею, которую я со своими коллегами стараюсь донести до человечества: «Не по земле мы должны двигаться и передвигаться, а над землёй, в космосе, где нет преград, нет аварий и катастроф, где жизни человека ничто не угрожает!..»

И, несмотря ни на что, я вынужден отвечать им, но не оправдываться. Ответить ради того, чтобы всё стало на свои места, чтобы нас поняли, поверили в нас те, кто ещё сомневается, кто ещё колеблется.

«Цитата из публикаций Юницкого: «Благодаря своим уникальным качествам СТЮ нашёл поддержку на самых различных уровнях, которая выражалась в том числе и в виде финансирования работ по программе СТЮ». Да, это так. «В том числе гранты ООН, Федерации космонавтики СССР и Советского Комитета защиты мира. Стоит от-

дельно отметить, что СТЮ разрабатывается под эгидой ООН, о чём свидетельствуют номера в базе данных ООН». Ну и что здесь плохого? Да, под конкретными номерами. Получил два гранта. Признали, что я сделал огромную работу, и это произвело большое впечатление на представителей ООН, в частности на заместителя генерального секретаря ООН Клауса Топфера. Это бывший министр транспорта и инфраструктуры объединённой Германии, знающий толк в транспорте. Это он давал гранты, он подписывал документы, и я лично с ним знаком.

Показывал ему действующую модель СТЮ в 2000 году. Сначала в мае в Мальмё, Швеция, а затем в октябре в Кейптауне, ЮАР. Он сказал мне: «Я верю. Это – супер! Но покажите мне и всему миру ваш продукт-проект в действии, и мы будем продвигать его по всему миру! Мы сами идеи не можем продвигать. Нам нужно развивать Африку, Южную Америку, Азию и другие регионы планеты, там проблемы с расселением людей, строительством для них посёлков и городов – там ведь миллионы человек живут в лачугах, в картонных и фанерных коробках».

Он мне дал цифры, что за тридцать лет население городов мира возрастёт на три миллиарда человек. Куда эти люди пойдут жить? В города. В существующие мегаполисы – в Москву, в Нью-Йорк, Токио, Мехико, Вашингтон… Для них нет рабочих мест, нет жилья, нет дорог, нет больниц, нет школ, спортивных площадок, стадионов и другой инфраструктуры, и они направятся в те города, где и так проблем, как говорят, выше крыши.

Обращаясь ко мне, Клаус Топфер говорил: «Вот и покажите, что вы создаёте, через призму расселения и передвижения, города линейные, мегаполисы линейные, шахматные, жизнь человека в природе, без нарушения экологии, пусть туда человек стремится, в том числе и в Африке. Они сейчас в лачугах живут и в картонных коробках. Вот когда вы нам покажете это, тогда мы будем ваш проект продвигать по всему миру».

Поэтому могу смело говорить, что я осуществляю напутствие заместителя Генерального секретаря ООН – хочу сделать сертифицированный продукт, чтобы, сделав его, смело прийти в Организацию Объединённых Наций и сказать: «Дорогие друзья, я сделал этот продукт – продвигайте!» Уже не идею, как я предлагал раньше, а готовое техническое решение, комплекс систем. И для Азии это надо, и Европа нуждается в этом, и Америка, и Африка, и Австралия…

Цитирую дальше. Меня упрекают, в том, что «Несмотря на то, что проект в 1997 году поддержал Президент Беларуси Лукашенко и поручил премьер-министру: «Окажите поддержку разработчику в завершении опытно-конструкторских работ по созданию струнно-транспортной системы. Поручение № 09/801-42 от 21.02.97 года».

18 лет прошло при поддержке, казалось бы, самого Президента. Где реальный результат?»

Да, так это было. Этот проект был поддержан Президентом нашей страны. Мы с ним познакомились и встретились в Ганновере в 1996 году на всемирной выставке, где я демонстрировал действующую модель струнного транспорта.

Проект одобрили десятки экспертов, мне поверили. А помощник Президента доктор экономических наук Капитула написал отдельное письмо Лукашенко, в котором утверждал, что эту технологию надо поддержать. Поддержать потому, что это прорыв, это то, что подымет экономику Беларуси в разы. Эту разработку, технологию, потом можно будет продавать по всему миру и на этом зарабатывать миллиарды долларов в год. Добавлял ещё, что в республике есть огромный интеллект. И можно добиться высочайших достижений в экономике, опираясь только на интеллект. Президент согласился с доводами доктора экономических наук и поручил дальше двигать идею пяти министрам: транспорта, экономики, внешнеэкономических связей, инвестиции и науки.

Год я ходил по этим министерствам. Расскажу один эпизод, об одном посещении министра – науки. Имея поручение от Президента, который поддержал проект и поручил продвигать его дальше, он ответил мне конкретно и ясно: «Ваша идея будет реализована только через мой труп». Я уточнил, почему через его труп. Он ответил мне:

– Во-первых, в Беларуси нет одноразовых шприцов, а я буду всякую хрень финансировать – типа какой-то струны? А во-вторых, – да ваш юнибус, если он поедет над лесом, то сразу же опадут все листья на деревьях…

Это был ответ министра. Министра науки! И поэтому он сделал всё возможное и невозможное, чтобы не дать профинансировать проект и чтобы эта разработка не претворилась в жизнь.

Это позиция одного министра, а второй, который отвечал за транспорт, не буду называть фамилию, до этого был заведующий гаражом, дал ответ такой: «У нас дороги не отремонтированы, а вы лезете с какими-то струнами… Симфонии на них играть будем, что ли… Или летать по ним?» Кстати, он и полетел затем из какого-то окна, разбился…

Мы же не деньги пришли просить, мы выступали в качестве инвесторов, чтобы добыть деньги для своей страны. Почему они, министры, не разглядели в проекте экономическую выгоду, до сих пор не понимаю.

И сейчас мы пришли в Беларусь не просить деньги, а имея на руках готовый проект струнного транспорта, говорить с государством как инвесторы, желающие вложить инвестиции в экономику страны, поднять её на порядок, продавая уникальные транспортные техноло-

гии четвёртого поколения по всему миру. Это и есть прекрасная возможность повысить благосостояние беларусов на небывалые высоты. Это реально.

Пример монголов. Продав Китаю лицензии на разработку огромных залежей коксующегося угля, получили огромные деньги. По карманам не рассовали, а раздали акции каждому монголу. Сейчас каждый из них акционер этого месторождения, и фактически каждый из них станет миллионером.

У нас же такая позиция. Каждый из граждан нашей страны может заиметь такие же акции. Только сначала нужно вложить деньги в реализацию струнного проекта. А потом принцип геометрической прогрессии не только возвратит вложенные средства, а и приумножит их.

Мы не просим ничего, мы хотим ДАТЬ.

Отвечая троллю, скажу: да, было согласие Президента поддержать проект, но чиновники не довели это до конца. И что? В любой стране так работают, у них, видимо, на роду написано оберегать финансы от посягательств извне и не пускать их в дело. Помните, как в Библии? Правитель дал трём рабам по таланту. Кто-то зарыл свою монету в землю, а кто-то пустил в дело и получил доход. На кого похож министр, о котором я рассказывал, на какого раба?.. Думаю, что вы и сами догадались.

Беседа следующая, в обеденный перерыв

3 июня 2015 года

– Что ж, продолжим, Евгений. Что у нас на мониторе? Читаем – «Внимательно смотрим видео… Это же модель «струна», лёгкая, как игрушка, я правильно понял? Но струна прогибается, конкретно весьма, хотя вещь ничтожна и скорость весьма смешная…»

Ну и что? Так это же модель. Повторюсь – это Физика. Так всё прогибается, как и ты, уважаемый тролль, перед наукой. Я вот сижу, а подо мной пол прогибается, перекрытия надо мной прогибаются под нагрузкой, – одна четырёхсотая от длины пролёта, ты хотя бы знаешь об этом? А что в капитальных мостах, тебе, к сведению, – одна восьмисотая. Мост длиной в 800 метров прогнётся до одного метра. Таков норматив, и от этого никуда не уйти. Ничего жёсткого и идеально ровного в природе нет, не встречается. И все об этом знают, почему только ты не знаешь, неизвестно.

Посмотрите, как прогибаются крылья у самолёта, они во время полёта колышутся, как бумажные, а не зафиксированы строго на месте. А птица вообще машет крыльями, и поэтому она летит. Крылья выполняют свои функции.

Помню, когда я работал в дорожно-строительном тресте, в Гомеле, такой эпизод. Построили мост через реку Сож, построили сразу же после войны, построили плохо, некачественно. Воровали цемент, арматуру… Он был настолько хлипкий, что видно было, как идёт автобус, а мост колышется.

Зашёл я в коробочное сечение, коробку, шириной и высотой в два метра, пошёл внутри моста. Надо мной проехал троллейбус или автобус. Всё зашаталось, мост ходуном заходил, и мне стало страшно, казалось, он вот-вот рухнет. Я почувствовал страх, а пассажиры, сидящие в общественном транспорте этих колебаний не почувствовали, страха не ощутили, так как ехали в транспортном средстве, имеющем достаточно мягкую подвеску. Эти колебания и прогибы были допустимы, по жёстким строительным нормативам были разрешены.

Это, в первую очередь, требование к ровности пути и к жёсткости путевой структуры, зависит от скорости движения и от подвески. Жёсткая подвеска – значит, путь должен быть очень ровным. Мягкая подвеска – не совсем ровный, высокая скорость – поверхность дороги должна быть идеально ровная, а низкая скорость – путь не идеальный, но поездка будет комфортной.

Так вот, скорость там, в требованиях жёсткости эстакады и ровности пути, берётся в квадрате. Поэтому если мы увеличим скорость в пять раз, то требовательность к ровности возрастёт в 5 в квадрате. В двадцать пять раз. Для таких систем допустима ровность… На иллюстрации прогнутая струна имеет синусоидальную неровность. Железнодорожники ещё раньше определили формулу комфортности движения. Так, для такой неровности на скоростях порядка 100 километров в час комфортность движения на пролёте в километр составит сто метров. Поэтому прогиб в сто метров на километре человек проедет, на такой городской – 100 км/ч – скорости, не ощутив той неровности. Это всё в пределах тех же нормативов. Но если скорость увеличить до 500 км/ч, то комфортная неровность на таком километровом пролёте снижается до величины порядка одного метра.

И если уже говорить о модели 1:5, о которой упоминает «тролль», «струна прогибается», – так и должно быть, а то, что скорость «весьма смешная», так это же модель. Мне интересно – этот товарищ хотя бы знает, что такое физическая модель? А я знаю. И могу пояснить на простом примере.

Если взять комара и рассмотреть его, то, оказывается, он хлипкий, слабый, у него всё гнётся. Но он летает, выполняет свои функции. Возьмём слона. У него размеры, несоизмеримые с комаром. И он ходит, даже может бегать. Но если мы возьмём комара и увеличим его до размеров слона и заставим его ходить, он развалится, всё у него поломается. Почему? Потому что при увеличении размеров

прочность, а это площадь поперечного сечения несущих элементов, тех же костей, растёт пропорционально квадрату размеров, а вес, то есть нагрузка, растёт пропорционально уже кубу размеров. Поэтому если мы увеличим что-то, допустим, в сто раз: комар – слон, то прочность увеличится 100 в квадрате – в десять тысяч раз. А нагрузка, вес – в миллион раз. Так, если миллион разделить на 10 000, то получается, что в сто раз комар станет менее прочным. Такая конструкция просто развалится. Поэтому комара нельзя увеличить до размеров слона.

Поэтому модель, которую пытается критиковать «тролль», и сделана как раз с точки зрения физического моделирования – это физическая модель, и она полностью отвечает большой модели. Поэтому если мы увеличим размеры, то там будет совсем другое натяжение, там будет совсем иная деформация, там будут другие массы.

И ещё могу один пример привести, как знаменитые академики реагируют на такие вещи. И среди них есть, – не буду им давать эпитеты, это пусть делают другие, поэтому Королёв и не стеснялся в выражениях, послав их туда, откуда не возвращаются. Скажу одно – идиотов хватает везде, и не исключение – среди академиков.

Академик Велихов… Вице-президент Академии наук России. Вспомнился один из эпизодов, связанных с ним. Меня Министерство экономики и Госстрой России пригласили принять участие в выставке ЭКСПО-2005, которая проходила в Нагойе, что в Японии. Министерство экономики выделило деньги на изготовление модели «Струнного транспорта» в масштабе 1:10. Мы её сделали. Два пути, анкерные опоры, натянутые струны, станции, юнибус – физическая модель. Автоматика, даже бортовые компьютеры в каждой модели. Всё должно было работать в автоматическом режиме несколько месяцев на выставке.

И вот происходит заседание оргкомитета российской экспозиции выставки в конце 2004 года.

Присутствовал министр науки РФ, известные люди, специалисты – около ста человек. И научным консультантом оргкомитета был академик Велихов. Он берёт список экспонатов, которые выставляются на выставке, зачитывает по пунктам. А в холле стоит действующая модель нашей «Струнной дороги», она работает, все это видели, удивлялись и восхищались ею. Берите, ставьте, пусть весь мир удивится, а не только вы.

– Это нормально, это нормально, – пробегает академик взглядом по списку, – ТОКОМАК… (лет пятьдесят он занимается термоядерным синтезом). И с ним всё нормально. А вот «струнная дорога». М-мм… Модель? – он затопал ногами, замахал руками, что-то закричал, показывая своё негодование. – Нигде в мире этого нет, а мы поедем в Японию и будем позориться? Я вычеркиваю этот экспонат из списка, не место ему на этой выставке.

Так же он вычеркнул и ещё несколько инновационных экспонатов. Как и Шапиро, автора разработки экочернозёма.

После заседания я подошёл к нему:

– Уважаемый академик, с чего вы взяли, что такого вида транспорта нет нигде в мире? Моя физическая модель действует, это не игрушка для ребёнка, в Озёрах, под Москвой, она показала себя, генерал Лебедь, губернатор, хотел её построить у себя в Красноярске… ТОКОМАК, который вы оставили как экспонат, сделан лишь макет из пенопласта, куда вставили батарейки с лампочками, которые мигают и всё. Это модель термоядерного реактора? И там что, температура в десятки миллионов градусов? Там идёт термоядерный синтез? Он не работает. И вы разрешаете её везти на выставку как достижение российской науки? Вы же потратили на это миллиарды долларов и десятки лет, и ещё столько потратите, и неизвестно, заработает ли это всё. А у нас действующая физическая модель. В ООН её одобрили. Разве с ней мы можем опозориться на выставке в Японии?

Он ехидно улыбнулся и ответил мне:

– Вы ездили по всему миру? Ну и езжайте и дальше, а в Японию вы не поедете.

Вот такой примерно уровень мышления и этого тролля, хотя он, наверное, не академик. Но такое же понимание физики и законов бытия.

Читаю снова, что на экране. «В записи сказано, что уже испытаны реально образцы, не модели, покажите их фото или видеозапись…»

Да этот же «ЗИЛ-131» в Озёрах, который ездит по рельсам-струнам, он ведь реален. Он пока необтекаемый, как планируется, но в нём есть все элементы юнибуса – струна, преднапряжение, рельс, анкерные и промежуточные опоры… И в масштабе 1:1. Есть и модели. Их более десятка. Дальше: «Возьмите нитку в руку, зажмите между пальцев со всех сил и потяните. Много ли вам сил потребуется, чтобы нить выдернуть? А теперь намотайте конец нити на палец и снова потяните. Вы порвёте нить, но не выдернете. Так вот, на фото ваших образцов показана нить между пальцами…»

При чём здесь нить, при чём пальцы? Ладно, покажу вам пример с пальцем, но не с нитью. Вот анкер для крепления каната К-7 – семь проволок, в данном случае канат диаметром 15,2 мм – арматурный канат. Он используется для армирования мостов, путепроводов, каркасов зданий высотных – то, что выпускается широко в промышленности. Так вот, не пальцем надо зажимать канат, который на разрыв имеет силу в 25 тонн, а им, анкером, его мы ставили и в Озёрах. Здесь анкерение идёт за счёт самозаклинивания, я палец вставил, потянул и его уже вытащить не могу – оторву его. Так и канат – он не выдернется.

Чем сильнее тянешь, тем сильнее он обжимается. Он и не должен выдёргиваться, а быть зажатым и в таком положении находиться столетие – весь срок службы эстакады.

Вот этот маленький анкер выдерживает тридцать тонн. Так зачем нам огромные, дорогостоящие элементы? Должно быть всё дёшево и надёжно. И не надо наматывать на палец и между пальцами держать струну, чтобы доказать что? Что палец крепче анкеров? Ну…

«Возьмём тот же пассажирский вагон ж.д. На фото глядя, можно только сказать, сколько у него колёс и окон, а также, что есть две видимые двери, так и с вашими вагончиками юнибуса не видно на фото реального образца. Какие секреты может раскрыть фото вагона? Вы настолько всё туманите в секретах, что совершенно очевидно».

Какие секреты мы прячем? Мы всё показываем – колёса, сидения, пульты управления. Мы не показываем только то, где элементы, та же подвеска – это не простой элемент, там масса ноу-хау. Есть мотор-колесо. Внешний вид мы можем показать, а зачем вам «внутренности», для чего? Идите лучше посмейтесь над «Кока-колой» и скажите им: «Эй, вы, продаёте какую-то гадкую жидкость, говорите, пейте, но не раскрываете секрет содержимого…» Поэтому их умные менеджеры держат состав напитка в секрете, распространяя по всему миру, и заработали за 125 лет порядка триллиона долларов. Если бы они раскрыли секреты вот таким «троллям», то все бы побежали и начали это делать. Весь секрет, который они купили в своё время за пятьдесят долларов, создал крупный бизнес, и сегодня только их фирменный знак оценивается в 70 миллиардов долларов.

И мы будем держать в секрете то, что считаем нужным.

Это наше право, это наша собственность.

Беседа седьмая, утром, перед началом работы
3 июня 2015 года

«Вот мне, да и единомышленникам, интересно будет. Очень хочется на такое реально глянуть, хоть на фото плохого качества, а не на теоретическую картинку с компьютера. Есть оно у вас такое, реальное, для народа?»

Такое письмо. Мы ходим по городу мимо всяких заборов, а за ними идёт стройка, висит какая-то картинка. Никто не удивляется, что эта картинка, что на заборе, через год превращается в здание. Потому что та картинка – проект. Так мы же показываем не картинки, мы показываем проекты, юнибусы спроектированные, и в таком виде, в такой дизайнерской форме они будут бегать, лететь по струнным дорогам.

Мы знаем с вами, как устроен айфон? Скажите, зачем разработчику рассказывать-доказывать, показывать, как он паял, какие там провода и микросхемы, контакты, какой сплав, каким золотом он покрывал, чтобы они не поддавались коррозии и так далее. Это не нужно делать. Главное для продукта – пользовательские качества. Не начинка, а удобство. Я могу одним пальцем набрать номер или текст эсэмэски. Я всё вижу, всё слышу. Устойчивая связь, качество – вот что важно для любого продукта.

Так вот, всё то, что мы делаем, в данном случае претворяем в жизнь идею и проект, то же самое – мы говорим о том, что наш транспорт самый безопасный. Объясняю тысячный раз, почему. Второй уровень размещения. Противосходная система. Большие запасы прочности. Отсутствие факторов риска и неожиданностей, которые приводят к неожиданным последствиям. Вышел лось на дорогу. У нас нет лося, он не летает. Люк открытый в асфальте. У нас нет люков и нет асфальта. Гололёд? У нас этого нет. И наледь на «струнах», если она возникнет, легко раздавливается стальным колесом и ветром сдувается с рельса в виде инея.

Поэтому мы легко объясняем, почему безопасность на струнных дорогах в тысячу раз выше, чем на автомобильном транспорте, который мы почему-то считаем безопасным, хотя автомобили убивают на планете ежегодно полтора миллиона человек, а травмируют и делают инвалидами более десяти миллионов. Атомные бомбы и автомат Калашникова столько не убивают. Мы это показываем и с помощью картинок. Легко доказуемо, что юнибус – самое эффективное и экономичное транспортное средство. И продувка в аэродинамической трубе, чтобы показать, насколько важна аэродинамика, это научный эксперимент, никак не теория, это реальный продукт – улучшение аэродинамических показателей в сравнении, например, со спортивным автомобилем в 6 раз. Значит и топлива, или электрической энергии, если это электромобиль, наш транспорт будет потреблять во столько же раз меньше, так как при высокоскоростном движении более 90% мощности двигателя расходуется на преодоление аэродинамического сопротивления. И те характеристики, которые мы получили, проведя те эксперименты сотни раз, получены экспериментальным путём. И зная физику, зная экспериментальные данные, легко посчитать, какая мощность двигателя нужна, чтобы двигаться с заданной скоростью. Всё это знает не только студент первого курса авиационного института, но и выпускник средней школы, если он, конечно же, не был двоечником и не прогуливал, как будущий тролль, уроки.

Поэтому можно показать, что через продувки, исходя из законов физики, необходимых расчётов, легко доказать, что наш транспорт

самый экономичный и эффективный. Эффективнее самого эффективного на сегодняшний день транспорта – железнодорожного – в 2–3 раза. Это не мы утверждаем. Это признали и подтвердили реальные эксперты, не эти псевдоэксперты, на ответы которым мы тратим уйму времени, подтвердили представители Академии наук России, у которых есть Институт проблем транспорта в Санкт-Петербурге, где работают десятки докторов наук от транспорта. Есть всевозможные заключения, подтверждения и рекомендации.

Так пусть бы этот «псевдоэксперт» зашёл хотя бы на мой сайт и прочитал, изучил, осмыслил то, что не доходит до его ума, убедился, что струнный транспорт получил одобрение на самом высоком уровне. Выше уже нет инстанции. Выше – только Бог, но и Он дал своё благословение на строительство нашего транспорта.

Повторюсь снова. И для язвительного тролля, и для всех:

Наш транспорт, струнные дороги Юницкого, эффективнее железной дороги в 2–3 раза,

самолёта и поезда на магнитной подушке – в 5–7 раз,

автомобильного транспорта – в 7–10 раз.

Это подтвердили эксперты высокого класса, и их выводы никому не опровергнуть, тем более тем, выдержки из критики которых я приводил вначале.

Восьмая отповедь троллю

3 июня 2015 г.

В одном из писем, присланных Анатолию Эдуардовичу Юницкому, содержится следующее утверждение: «На форуме жителей Озёр написано, что в Озёрах был не опытный полигон, а реальная стройка до Москвы, и что всех денег, выделенных А. Лебедем, хватило на 100 метров труб и нанятый для показа КамАЗ».

Ответ:

Откуда он знает, что там было? На самом деле это был даже не полигон, а испытательный стенд, и стоил он копейки – просто потому, что на строительство полноценного полигона у нас тогда не было денег. Тогда нам здорово помог Александр Иванович Лебедь, губернатор Красноярского края, выделивший нам 300 тысяч долларов из своего фонда. Ну как за 300 тысяч долларов можно построить дорогу до Москвы, если даже в самом дешёвом исполнении дорога длиной 150 километров будет стоить 300 миллионов долларов? А если построить монорельсовую дорогу или пустить поезд на магнитной подушке, то это стоило бы 3 миллиарда долларов! Какая стройка до Москвы, что за бред?

Второе – там был ЗИЛ, а не КамАЗ, и нам хватило не на 100 метров труб, а на полноценный участок дороги длиной 150 метров – с двумя анкерными и четырьмя поддерживающими опорами высотой до 15 метров, с преднапряжённой путевой структурой со струнами, с разработкой чертежей и документации, с созданием полноценного КБ почти с сотней конструкторов, с приглашением строителей, которые всё это построили. А если бы 100 метров серийной дороги для поезда на магнитной подушке «Трансрапид» построил хвалёный «Сименс», то эти бы 100 метров стоили 10 миллионов долларов!

Поэтому смеяться и издеваться над тем, что было сделано в Озёрах, неправильно. Это было первое поколение струнного транспорта, первый практический опыт строительства участка струнной дороги в масштабе 1:1, действующая грузовая система – то же самое, что и самолёт братьев Райт, который сейчас стоит в музее, хотя со времени его появления прошло более 110 лет.

А нашу экспериментальную систему в Озёрах всего за сутки уничтожили вандалы, у которых имя – Министерство транспорта России, в котором решили, что такой конкурент им не нужен, особенно после поддержки Президента.

SkyWay Capital – ответ троллям

3 июня 2015 г.

Ответ Юницкого «эксперту», критикующему экспериментальную модель струнного транспорта, продемонстрированную в Озёрах Московской области:

– Это же Струнный транспорт первого поколения. Он ещё не был рыночным продуктом. Это была лишь демонстрация того, что технология работает, что струна под ЗИЛом, гружённым до 15 тонн, не порвётся, опоры не упадут. Для этого и строился полигон – чтобы показать, что все элементы работают.

И кто сказал, что там металлоёмкость в 10 раз выше, чем на железной дороге? Металлоёмкость путевой структуры на пролёте 48 метров (это самый длинный пролёт на полигоне в Озёрах) – 120 кг на погонный метр. Два рельса Р-75 весят 150 кг, а под рельсами ещё есть подкладки и шпалы, а под шпалами – щебёнка, а под ней – грунт, насыпь. А есть ещё мосты, путепроводы, контактные сети. Так что это у них металлоёмкость в 10 раз больше, чем у нас, а не наоборот.

И не в КамАзе, а в ЗИЛе у нас ехали испытатели, а не пассажиры – так же, как и новые модели самолётов обкатывают испытатели, пассажиров они не возят. Вместо них там стоят ёмкости с водой или мешки с песком. А у нас был груз в кузове ЗИЛа.

На полигоне в Озёрах мы не демонстрировали модель, готовую к эксплуатации, – там мы проверяли свои расчёты, правильно ли мы рассчитали и сконструировали тот или иной элемент и всю систему в целом.

Оказалось, что отклонение между расчётами и фактическими параметрами системы – всего 2–3%, это очень мало на самом деле. И правильность наших расчётов подтвердили многие эксперты, в том числе и эксперты Организации Объединённых Наций, которые также принимали участие в финансировании строительства испытательного стенда в Озёрах.

5 июня 2015 г.

Оппонент Анатолия Эдуардовича настойчиво просит пройти по указанной им ссылке на форум города Озёрки (правильно – Озёры) и почитать о нашумевшей истории о постройке с бегающим по струне КамАЗом (правильно – ЗИЛ): «Обратите внимание, что на обрезках трубы никакого наполнителя нет, как я изначально предполагал».

Ответ:

– Откуда он это знает, был наполнитель или нет? Кто он такой, чтобы изначально предполагать? Он что, гадает на кофейной гуще? Моему возмущению и удивлению нет предела.

Передо мной альбом, видите, какой он объёмный, тяжёлый. Это рабочая документация на демонстрационный стенд в Озёрах – огромный труд. Перечитать всё займёт много времени, поэтому мы ограничимся главными документами. Например:

«Совместно со специалистами НИИ железобетона в Москве мы подбирали бетон вместе с наполнителями и ингибиторами коррозии, защищающими струны. Мы закачивали в трубы, где располагались струны, бетон с пластификаторами, увеличивающими его текучесть. Более того, мы сделали этот стенд всего за девять месяцев, а к приезду нашего партнёра, инвестировавшего проект, Александра Лебедя, работали круглосуточно, причём бетон мы закачивали ночью в конце октября, при 12-градусном морозе, в трубу с внутренним диаметром 80 мм и с девятью арматурными канатами диаметром 15,2 мм внутри, каждый из которых был натянут до 15 тонн. Закачивали бетон снизу вверх на высоту 15 метров, и я верил, что нам это удастся. И нам это удалось. Уже через три дня бетон затвердел, и мы смогли показать Александру Лебедю работу нашего тестового участка…»

И вот этот тролль говорит, что там нет бетона. С чего он это взял? Он что, проектировал или строил этот участок? Я так резко отвечаю потому, что это не так безобидно, как кажется. Такие, с позволения сказать, «эксперты» наносят колоссальный ущерб проекту. Фактически они делают всё, чтобы наша технология не вышла на рынок, чтобы мы не спасли миллионы жизней от автокатастроф, не вернули земли землепользователям, не оживили пустыни. Это не просто противники прогресса – это люди, которые наносят вред всему человечеству, препятствуя развитию цивилизации. Это страшные люди.

Это своего рода противники и подрывники, они пускают под откос новые идеи, новые проекты, тянут человечество назад, в каменный век…

– Анатолий Эдуардович, перед вами очередное письмо «неравнодушного» человека, неграмотного кляузника, злобного и упёртого. Что скажете?

– Да, Евгений, им нечем иным заняться, как «струнами», так они открыли для себя «клондайк» – SkayWay. И давай «бомбить» письмами наши сайты и мой лично. Мол, никуда не денешься, ответишь. Они и рассчитывают на это, задев за живое. Но так всё время продолжаться не может, у нас просто нет времени отвечать на такие глупости. Поэтому ты и предложил сделать серию бесед «Ответы троллям», чтобы закрыть эту тему.

Прочитав очередные нападки на струнный транспорт, на меня лично как генерального конструктора, отвечу так – больная фантазия больного человека. Да, больная фантазия больного человека, по-другому и не скажешь. И не только конкретно у этого «оценщика» SkayWay, а и у всех остальных, брызжущих язвительной слюной от негодования.

Человек реально не понимает, о чём говорит – похоже, он даже не в школу ходит, а в детский сад. Нафантазировал себе какую-то конструкцию и сам же её анализирует, выискивая недостатки. Пусть лучше фантастические книжки пишет, а не делает экспертизу своей же глупой конструкции.

Читаем: «Мини-полигоны из пластика – это игрушки».

Извините, это не игрушки, все технологии сначала проверяются на моделях. Поэтому есть даже такая наука – моделирование. Кстати, когда американцы проектировали свои «Шаттлы», они не смогли сделать полноценную продувку в аэродинамической трубе, потому что нет таких аэродинамических труб, где можно создать скорость 8 км в секунду. Поэтому они всё проверяли на моделях. Потом «Шаттлы» полетели. И, кстати, сначала тоже полетел в космос не полноценный космический корабль, а модель. Так что для тех, кто знает физику и понимает технику, это не игрушки, это – физические модели. Только для неграмотных людей они могут казаться игрушками..

Или вот «перлы». Свою абсолютную техническую безграмотность продемонстрировал «оппонент» в следующем: сравнил струнный рельс с «танцующим» мостом в городе Волжский.

Ну и ну, хоть стой, хоть падай. Это же совершенно разные конструкции: мост – это железобетонная балочная конструкция с большой парусностью. К тому же, она, в данном случае, плохо спроектирована: у неё оказалась низкая жёсткость, при этом частота собственных колебаний совпала с колебаниями от ветровой нагрузки, от чего и произошёл резонанс.

Поэтому уже спокойно отвечаю. Это не конструкция плохая – это проектировщик плохо спроектировал!

Наверняка этот мост проектировал такой же малограмотный «эксперт», как и этот, который критикует SkyWay.

7 июня 2015 г.

– Мне непонятны и претензии «эксперта» к конструкции струнного рельса. Подверг жёсткой критике провис дороги в городской транспортной системе СкайВэй. Увидел и воскликнул: «Караул! Как можно! На том провесе сорваться можно!» Да, подловил нас, что называется. Дорогой мой «эксперт», а ты хоть ознакомился в общих чертах с нашей системой? Прочитал ли мои многочисленные статьи и доклады, технические труды в этой области? Не потрудился, посчитал ненужным делом тратить на это время? А меня вынуждаешь отвечать тебе, тебе, который на миллион километров далёк от идеи SkayWay. Занозу «в глазу брата своего» увидел? А бревно в собственном глазу не заметил?

Если бы ты внимательно изучил мои выкладки, в которых я подробно и неоднократно рассказывал о конструкции городской струнной дороги, то мог бы заметить, что эта путевая структура с остановками на станциях изначально заложена как провисающая.

Удивительную безграмотность, способную рассмешить даже ребёнка, проявил вышеуказанный «эксперт», заявив, что, по мнению разработчика технологии, встречный ветерок будет разгонять транспорт.

Называется – приехали. Это заявление даже непонятно как комментировать, а уж тем более – принимать всерьёз, ибо даже дошкольник знает, что привести предмет в движение и придать ему ускорение может только попутный ветер, но никак не встречный. О чём же можно говорить дальше, когда он не смыслит ни грамма в том, что навязывает нам.

Ему бы не письма такие писать, не брать на себя роль специалиста, не отвлекать людей от серьёзной работы. Что можно к этому добавить?

А добавлю вот что. Это уже как подведение итогов нашего разговора. Так вот… У людей есть сомнения. Какие? Пишут, например, такое – я, мол, неадекватный человек. Это одно. А второе – те же люди сомневаются в уровне моего интеллекта. Да-да, и такое пишут обо мне. И что у меня и вовсе нет образования, советуют натянуть в ванной комнате верёвочку и, натянув её, проверить, как работает струнный транспорт. Утверждают даже, что я не знаю физики за 6-й класс.

Здесь я согласен и вынужден разочаровать их: да, я не знаю физики шестого класса. Почему? Да по простой причине, что я начал её изучать в седьмом классе. Но зато я знаю высшую физику, высшую математику, сопромат, теоретическую и строительную механику, теорию упругости, проектирование и строительство высотных зданий и сооружений, мостов – стальных, железобетонных, сталежелезобетонных, предварительно напряжённых, и даже деревянных. Я знаю, что такое эргономика, дизайн, аэродинамика, что такое патентное право и изобретательство, по многим из этих дисциплин у меня есть высшее образование. И вот этот комплекс знаний даёт мне право быть выше многих узких специалистов, не говоря уже о самих троллях.

Я знаю финансы, знаю экономику, знаю транспорт «от и до» не только то, что я делаю, а все виды транспорта – всех конкурирующих систем, в том числе альтернативных и перспективных. Мы знаем их слабые места, а, не зная этого, разве можно конкурировать?

Поэтому я знаю, что я знаю, а кто в этом сомневается, Бог им судья, как говорят.

На основании вот таких и тысяч других вопросов меня просят даже организовать технический вебинар. Ну, во-первых, у них нет необходимой техники, чтобы связываться с нами, так что с такими вопросами надо проводить такое не у нас, а, как я сказал, у психотерапевта.

Ну ладно, допустим, что я соглашусь провести такой вебинар с подобными «экспертами». Согласен даже и на это потратить своё время. Как говорил поэт, «провести хотя бы одно заседание ради искоренения всех заседаний». В данном случае, провести диалог – один, чтобы потом с ними не проводить никогда.

Более того, я готов заключить с ними сделку. Какую?

Приглашаю их к себе, пусть они приедут к нам, в Минск, в офис нашего проектно-конструкторского предприятия. Приглашаю их в свой кабинет, угощу чаем и кофе. Посмотрим друг другу в глаза.

И будем вести «задушевные и душещипательные» беседы, вести диалог. Вживую. Каждый из них назовёт свою фамилию, а не псевдоним, за которым они прячутся, скажут, где работают или не работают, откуда родом и где живут. Чтобы народ знал в лицо своих «героев». Мы включим телевизионные камеры, будем записывать их слова, «умные выводы и мысли», выкладки «технических экспертиз», их несо-

гласие с нами. Они мне вопрос, я им ответ. И наоборот – я им вопрос, и пусть они ответят мне на моём уровне. Но это будет, утверждаю, ответ кухарки, но никак не настоящего специалиста.

И тогда уже пусть независимые эксперты простым сопоставлением сравнят уровень образования и знаний так называемых «экспертов» и мой интеллектуальный потенциал.

И если им удастся доказать, что всё, что я делаю, – это глупость и чушь, то я готов им не только оплатить проезд сюда, в Минск, и назад, но и снабдить каждого дополнительным гонораром.

Но если же окажется, что прав всё же я, то они должны уже оплатить мне за мою консультацию в размере 100 тысяч долларов – моё время слишком дорого, а я трачу на эти глупости очень много времени и сил.

Жду вас, троллики, приходите, поспорим, совместными усилиями установим истину. У нас для всех открыты двери, мы ни от кого не прячемся, наоборот, на дверях офиса висит постоянный лозунг:

– Сардэчна запрашаем! Добро пожаловать!

.... * * * ....

Хочется в конце присоединить маленькую вставочку.

Текст адресован не конкретно нам, хотя, может, и нам тоже. Он адресован всем, кто продвигает свои идеи и встречает на своём пути препятствия, кто вставляет «палки в колёса».

«Есть такие люди и в интернете. Их прозвали троллями.

Тролль осознанно, целенаправленно делает так, чтобы у участников интернетовского обсуждения появились агрессия, злоба, негатив. И он получает от этого удовлетворение. Прошу прощения, что сам, в какой-то степени, написал недавно сообщение с негативным содержанием. Если своими словами, то так. А подробнее, если угодно, можно посмотреть в Википедии, статья «Троллинг».

Но можно и не смотреть – хорошего мало.

1 сентября, Nikolja.

От автора: И на том, как говорят, спасибо! Спасибо, Nikolja! Отрадно, что человек, совершивший глупость, сам признаётся в этом, просит прощения за своё недостойное поведение. Вот бы и остальным одуматься и повернуться к струнной идее не задом, а передом, лицом, чтобы можно было в глаза посмотреть и увидеть в них согласие, доброжелательность, доброту. Насколько бы мир от этого стал добрее и прекраснее!

Из переписки с инвесторами

Здравствуйте, Анатолий Эдуардович! Прочитав книгу о вас – «Юницкого небесные дороги» – я без колебаний и раздумий решил стать инвестором Струнных Дорог.

Немного о себе.

Меня зовут Геннадий Юрьевич Ячный. Работал в разных местах, имею среднее образование физматлицея № 48 в городе Алматы. Учился под руководством профессора Ибрагимова Карима Юносовича, доктора физико-математических наук, мастера спорта по альпинизму.

Наша школа называлась «Лицей Космического Природоведения», и трудами Карима Юносовича собран в своих стенах уникальный состав преподавателей. Не будем про научные звания, но личностным примером они служили и служат сегодня свидетельством величия советской эпохи, как и вы, Анатолий Эдуардович.

Здесь мы плавно подходим к моей заинтересованности Струнами. Как Вы уже наверняка догадались, такая школа, с летним лагерем на высоте в 3600 м и корональной станцией там, сыграла свою роль в моей жизни. Не могу утверждать, что использовал полностью подаренные жизнью уникальные возможности в расширении научного представления о мире, но кое-что получилось.

«Струнные технологии Юницкого» сразу же смогли заинтересовать и увлечь, а в тот момент, я как раз описывал момент в своей книге, где фигурировала транспортная инфраструктура города. Спросив разрешения, а вкупе с этим ещё и проведя интересную беседу с Анатолием Эдуардовичем, добавил в итоге такие упоминания в рукопись. Искренне считаю, что они обогатили её, ибо книга, в частности, служит популяризации технологического уклада жизни с учётом главенства Совести в человеке.

Как писателю-фантасту мне близки Ваши идеи и проекты, хотя Ваши свершения уже не относятся к фантастике, это уже реальность бытия и совершенства человеческой мысли.

Могу вновь повторить, что не раз был удивлён и обрадован Вашими аналитическими способностями, Вашей открытостью и щедростью в плане делить время с другими, ведь ответы мне приходили объёмные и взвешенные. Сама технология Струн очень «плодовита» на сферы применения и набор применённых технологических решений – сколько только патентов было зарегистрировано!

Мне не только со стороны применения в книге она полезна, но и в жизни хочу видеть и пользоваться ею. Я рад её практической реализации, тем паче, что сумел выиграть 1000 акций в викторине, объявленной СкайВэй. Радости было просто море!

Что Вас сегодня тревожит и беспокоит? К чему стремитесь ещё, кроме ваших «струн»?

С наилучшими пожеланиями, Геннадий

...Темнослав, я хотел бы, чтобы мои потомки, как и я, были такими же, какими нас сотворил Создатель – без чипов в голове, без экзоскелетов, без жидкости в лёгких и т.д. Пусть это будет в машинах, которые создаст наш мозг, величайшее творение Природы.

Космос пусть осваивают машины, а мы будем жить в своём доме – биосфере планеты Земля.

А путешествовать в космосе нужно в условиях, аналогично земным – в домах, с садами, ручьями, облаками и даже дождиком. Для этого пустотелый цилиндр с внутренним диаметром 1–5 км и длиной 2–10 км раскручивается вокруг оси до соответствующей окружной скорости. Тогда внутри возникнет центробежная сила, аналог гравитации, например, в треть или половину земной тяжести, чтобы уменьшить нагрузку на наше тело (экзоскелет уже будет не нужен).

Внутри насыпается слой нашей земной живой почвы, экочернозёма (мы его разработали, причём он превосходит природный чернозём), толщиной 2–3 м, чтобы защититься от мелких метеоритов и космической радиации. Внутри садятся леса, сады, закладываются сельхозугодья, чтобы прокормить десятки тысяч человек, и строятся лёгкие и комфортные дома.

Всё пространство (и почва) заселяются отобранными организмами, в том числе почвенными микроорганизмами, которых тысячи видов, без которых мы не можем, как и растения, существовать. Например, в нашем организме около триллиона клеток, а микроорганизмов – десять триллионов. Большинство из которых, а это, в основном, почвенные микроорганизмы, живут у нас в кишечнике. Они кормят и поят нас, и лечат, это и есть наша иммунная система. А иммунной системой такого космического экодома, куда будет вынесена часть земной биосферы, и будет экочернозём.

От собственных электростанций зажигается внутри аналог солнца. Создаётся микробиосфера, где даже будут озёра с морской и пресной водой, с рыбой и другими водными животными и растениями, будут течь речушки и ручьи. Будет комфортная температура и влажность воздуха, периодически будут идти дожди из облаков, сконцентрированных в центре цилиндра-города.

В таком ЭкоКосмоДоме можно будет даже летать, как птица, так как при пониженной гравитации силы мышц наших рук будет достаточно, чтобы махать крыльями. Тем более – ближе к центру, к оси вращения, где гравитация падает до одной сотой от земной.

В таком космическом доме можно лететь хоть в соседнюю галактику. Жизнь будет течь, как и в колыбели – на планете Земля.

Всё будет умирать и вновь возрождаться, развиваться и совершенствоваться, без потрясений и войн. И так – бесконечно, пока будет энергия, которую можно черпать из Космоса.

22 августа 2016 г. Темнослав Ветер:

Доброго вам времени суток, Анатолий Эдуардович!

Очень приятно получить от Вас ответ, понимая как много сейчас дел в Вашей компании. Прошу прощения, но не могу устоять перед соблазном общения со столь замечательным человеком.

Ваш ответ меня крайне порадовал, что я тут же прочёл его близкому человеку, и мы разделили радость от его справедливости, научной верности и полноты. Я бы никак не хотел своей похвалой Вас к чему-то обязывать, так что отвечайте мне в той форме, какую сочтёте нужной. Спасибо.

Моя книга с упоминанием в ней Ваших технологий уже отправлена в издательство с месяц как. Очень надеюсь, что книга в ближайшее время увидит свет.

Анатолий Эдуардович, я, безусловно, трепещу от одних образов освоенной орбиты Земли, действующей модели СпэйсВея и общемировой практики использования СкайВея, искренне желаю проекту успеха и продвижения.

Но как по-Вашему, после орбиты, каков дальнейший путь человечества в ближайшей перспективе (считая и земные проекты), в среднесрочной и в совсем уж далёкой? Как вы видите использование модификаторов человеческого тела (аналог идеи трансгуманизма), но в плоскости освоения Космоса, как среды агрессивной и опасной?

Я читал недавно про технологию заполнения лёгких жидкостью с растворёнными в ней газами, что позволит улучшить самочувствие космонавтов при спуске с орбиты в челноке, а также подъём у аквалангистов.

Как Вы к этому относитесь?

С наилучшими пожеланиями, *Темнослав.*

21 августа 2016 года

Анатолий Юницкий ответил:

Темнослав, всё это возможно – законы физики не запрещают. Но это будет сопряжено с рядом проблем:

1) Луну можно переместить только с помощью реактивных двигателей, установленных на ней. Двигатели могут быть и в виде пушек (пращ), которые часть Луны расстреляют в космос, чтобы получить нужную тягу в нужном направлении.

2) Для изменения орбиты (высоты, скорости и направления движения) Луны понадобится колоссальное количество энергии, но для этого может быть использована солнечная энергия.

3) Серьёзно пострадает экология Земли, так как достаточно массивная Луна зависнет над какой-то одной точкой экватора на расстоянии к Земле в 10,74 раз более близком, чем сейчас. Её притяжение увеличится в 10,74x10,74=115,34 раза и у планеты возникнет с этой стороны горб (односторонний прилив, вроде флюса), что не есть хорошо.

4) Строить нужно не шлюз (нижняя земная часть такой шахты будет работать на сжатие и, как и Вавилонская башня, будет разрушена, потеряв устойчивость), а лифт из космоса к Земле – лифт Циолковского–Арцутанова–Полякова (а не НАСА, которое сейчас разрабатывает эту идею как собственную, забыв о русских корнях).

5) При транспортировке грузов к Луне, находящейся на геосинхронной орбите, на такую станцию-Луну будут действовать силы (от перемещаемых грузов), поэтому со временем нужно будет осуществлять коррекцию её положения (как известно, даже материки на Земле дрейфуют).

Для писательских фантазий – непаханое поле.

Темнослав Ветер:

Здравствуйте, Анатолий Эдуардович!

Сегодня у меня вопрос касаемо СпэйсВей и кое-каких собственных фантазий на тему освоения орбиты и Луны.

Как Вы считаете, можно ли было вывести Луну на геостационарную орбиту, выстроить с двух сторон – со стороны Луны и со стороны Земли – навстречу друг другу некий шлюз и соединить их в итоге? Этот шлюз будет служить для тех же целей, что и СкайВей – безракетный вывод грузов на орбиту и далее.

Удачи и всех благ!

...Спасибо, Анатолий Эдуардович!

Ваши аналитические способности впечатляют! Как быстро Вам удалось убедить меня, что идея хороша только для книги. С точки зрения рациональности и инженерии – всё верно говорите, да и чему удивляться – столько десятков лет посвятили поиску и разработке лучшего пути.

Конечно, я прежде всего писатель и буду учитывать, что творю отчасти для развлечения и отдыха. Инженерными расчётами и построениями теорий человек вдоволь на работе назанимался.

И вместе с тем, учитывая природу информационного обмена – процесса управления – хочу корректировать путь развития цивилизации

поближе к Божественному замыслу. Не у трибуны, не воздев флаг над главою, а тихо и мирно, делая вкрапления в книгах.

Что ж, благодарю за полезную и интересную беседу. Удачи Вам в делах и доброго здоровья.

Если вдруг будут вопросы – у меня открыто, отвечу с радостью. Надеюсь, что и мне можно будет с Вами ещё обсудить кое-какие вопросы.

С уважением, Темнослав

...Ваш ответ интересный и полный, к тому же очень полезен. Спасибо большое!

В голове я собираю много разных образов, и Ваш, что описан выше, имеет теперь место там быть. Когда настанет время выбора вариантов кораблей для перемещения в Космосе, у меня будет из чего выбрать. Имею в виду в писательском варианте.

С недавнего времени мне стала часто попадаться информация, что лунная программа американцев в прошлом веке – обман. Мол, летать не летали, но вид создали профессионально. Причём приводятся факты довольно убедительные.

Анатолий Эдуардович, как по-Вашему, что это было? Летали американцы на Луну или обманули нас?

Я считаю, нет, потому что их системе не нужно туда летать – у обобщённого Запада концепция жизни лежит в плоскости потребления и порабощения, освоение же Космоса – жертвенность и героизм в чистом виде!

Благодарю. С уважением, *Темнослав (Геннадий)*



Это – навсегда!

***Михаил Орлов** рассказывает о SkyWay*

20 мая 2015 г.



Михаил Орлов, дважды доктор технических наук. Более 20 лет живёт в Германии. Опубликовал в России за последние восемь лет пять научных книг.

Приехал в Минск на празднование Дня Победы и не преминул встретиться со своим давним другом, учёным и изобретателем Анатолием Юницким.

Конечно же, кроме взаимных расспросов о личной жизни и достижений в науке, собеседники много говорили о создании струнного транспорта, о сегодняшнем состоянии этого проекта.

– Ты всё, Анатолий, сделал правильно, – подводя итог встречи, сказал гость, – технически грамотно, убедительно, доказательно. Это важно и для тех, кто в скором времени будет пользоваться инновационным транспортом, и для тех, кто вложил в него свои инвестиции – то есть для акционеров компании SkyWay, и особенно для скептиков, сомневающихся в реальности проекта.

Интересный факт: в четырёх из пяти его книг, опубликованных в России, упоминается о струнной системе Юницкого. Две из них переведены на английский язык и изданы в США. Кроме того, книги Михаила Орлова, где рассказывается о струнном транспорте и его изобретателе Анатолии Юницком, вышли в Германии и в Китае.

Занимаясь системным анализом, М. Орлов пришёл к выводу и твёрдому убеждению, что:

струнные технологии – это уникальное, единственное в мире, превосходящее все инновации, в своей возможности представляет техническое решение для транспорта Планеты Земля. В этом проекте сходится очень много социально значимых и позитивных идей: экологичность, безопасность, социальность, доступность. Концепция изобретения Анатолия Юницкого настолько сильная, что сомнений в её эффективности и реализуемости просто нет.

Единственные сложности этого проекта – финансовые: ему нужна финансовая поддержка, нужны инвестиции.

Но это традиционные сложности вхождения в практику принципиально новых решений.

– Что касается акционеров, – сказал Михаил Орлов, – вкладывающих инвестиции в этот проект, то я бы порекомендовал им ознакомиться с популярными стартапами. В них люди когда-то тоже вкладывали инвестиции, сознавая, что при этом существует некоторый процент риска, и посмотреть на сегодняшние результаты. Их риск был не только оправдан, но и принёс свои ошеломляющие результаты.

С точки зрения эволюции технических систем это решение придёт и войдёт в человеческую цивилизацию не на месяцы или годы – навсегда, ибо его преимущества более чем очевидны, а альтернативы ему нет.

Беседу продолжает
директор инвестиционной компании SkyWay
Евгений Кудряшов:

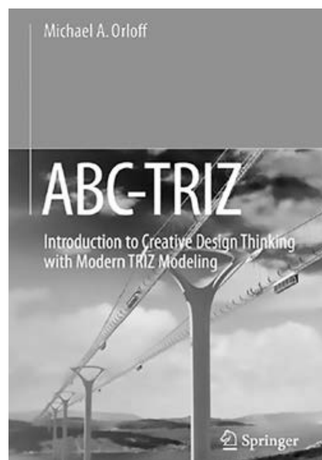
Михаил Орлов вчера приехал в Минск непосредственно для встречи с Анатолием Эдуардовичем, чтобы задать ему несколько вопросов. Мы вчера отсняли сюжет, получили ответы, а вот сегодня подвернулась, я бы сказал, удача, счастливое совпадение: у него гостил Михаил Орлов, дважды доктор технических наук, проживающий в Германии.

Он является последователем Альтшулера по теории решений изобретательских задач. Поэтому я прошу Анатолия Юницкого представить своего гостя, и потом мы проведём такую беседу о струнных дорогах в дружеской обстановке.

– Да, у нас сегодня в гостях Михаил Орлов – мой старый друг, с которым мы уже знакомы более двадцати лет. Живёт он сейчас в Германии, в Берлине. Он дважды доктор технических наук по двум специальностям – вычислительная техника и системы автоматизированного проектирования. Автор и соавтор более 220 работ. Среди них 12 учебников и монографий, а также более 50 личных изобретений (авторских сертификатов и патентов) и более 200 изобретений. Он развивает теорию изобретательских задач и продвинулся в этом направлении далеко вперёд, дальше, чем Альтшулер. Потому что у него есть свои специфические особенности, которые развивают эту теорию. Я, признаться, также использую эту теорию, но я пришёл к ней сам, а Михаил непосредственно учит, как изобретать. В этой области он издал много книг. В этих книгах анализирует, с точки зрения ТРИЗа, как я пришёл к идее струнного и космического транспорта – общепланетного транспортного средства. И это тоже помогает нам в работе, потому что его видение, как я решил изобретательские задачи, как бы даёт мне уверенность, что мною всё сделано правильно, как говорят, по

науке. И это даёт уверенность и нашим партнёрам, потому что некоторые их них не верят в техническую состоятельность нашего проекта. Я думаю, что лучше всего об этом скажет сам Михаил.

– С удовольствием, Анатолий! Я рад всех вас приветствовать, тем более накануне такого большого праздника – Дня Победы. Я и приехал именно в эти дни, чтобы побывать во время празднований в родном Минске. И очень рад, Анатолий, что снова увидел тебя и твоего коллегу, тем более, в вашем офисе SkyWay, и ответить на ваши вопросы. Прокомментировать моё мнение о проекте «Струнные технологии».



У меня опубликовано в России за последние восемь лет пять книг. Одна из них – справочник, а остальные четыре – только о СТЮ. Книги переведены и изданы в США – Нью-Йорке, в том числе – «Юницкий. Струнные системы». Книги вышли в Германии и Китае. Что действительно важно, почему я отдаю предпочтение твоему проекту? Потому, что вижу и рассматриваю это изобретение как абсолютно уникальное явление. И единственное в своей возможности предложить техническое решение для особенных транспортных систем. Особенно высокоскоростного транспорта, в высочайшей степени безопасного, экономически проверенного и разумного, экологически рационального и так далее. Здесь сходятся и сплетены воедино много выдающихся, я бы сказал, позитивных социальных идей.

Я не буду касаться деталей технических, но скажу, с точки зрения теории решения изобретательских задач ключевые модели, которые лежат в концепции, – сначала мы будем говорить о наземных транспортных системах, – с одной стороны они кажутся простыми, с другой – уникальными, в сочетании, и очень эффективными. Вот смотрите, мы все бегаем по земле, условно – 2D плоскости, хотя системы монорельсовые и другие, поднятые над землёй, были известны. Там начинаются другие проблемы: вес, надёжность, деформация. Струнная же система создаёт уникальную, единственную техническую нишу, которую повторить нельзя. Она достигла определённого пика технического развития – это удивительное явление.

Техническое преимущество этих систем становится радикальным, очень явно отрывающимся от других систем. Маглев, к сожалению, опоздал родиться. Мы это не будем сейчас обсуждать. И проблемы безопасности, ровности пути, проблемы появления на пути

малейшего камешка, не говоря уже о снеге или наледи, – это пока не устранимо, и это никак не по ТРИЗ гонять, допустим, перед скоростным транспортом ещё чистящуюся систему. Это неправильно и это невозможно.

Поэтому с той же точки ТРИЗ даже в транспортных системах реализуются в комплексе важные, правильные, эффективные, креативные концепции. Вот это очень важно.

Космический транспорт я пока не буду трогать, но… Когда я смотрю, что миллиардер Маск пытается построить какую-то дугу, летающую между Сан-Франциско и Лос-Анджелесом, конечно, всё это интересно: вакуумная труба – это прекрасно, но мы на струнную систему вакуум тоже можем поставить, и она будет летать с известной скоростью, но это всё будет стоить безумно дорого. Всякий транспорт должен иметь свою нишу. Нормальную нишу. И та ниша, которую мы можем занять в этой системе, в творческом бизнес-сотрудничестве, – она очень огромна. И огромная перспектива. Это что касается креативного контента, эффективности, безопасности, здесь всё это присутствует.

– Михаил Александрович, а как давно вы знакомы с разработкой и непосредственно с самим струнным транспортом? Когда вы вникли в это, когда начали разбираться в струнном транспорте? Не было ли каких-то противоречий в технических решениях, и что было причиной, когда у вас как у учёного созрела мысль, пришло чёткое понимание и осознание того, что этот проект не фантазия, не утопия, а что он реален и что его можно реализовать?

– На ваши вопросы отвечу так. Во-первых, здесь есть один важный момент. Каждый из нас работает в своей профессиональной сфере. Если же я рассматриваю расчёты и модели, которые делались здесь и делались ещё в такое время, когда о коммерцизации и речи быть не могло. Мы жили все в советской культуре. Мы делали это, так сказать, на благо общества, а ещё пафоснее – на благо цивилизации. Мы делали это как инженеры, как специалисты, идя одновременно к какому-то совершенству, шли к новым техническим достижениям, которые переходят на социальную сферу. Это позволяло, в свою очередь, объединить регионы и даже народы, позволяло создавать какие-то экологические концепции… Вот этого нельзя забывать.

Это уже после девяностых мы были вынуждены рассматривать это как наш бизнес, что тоже, я считаю, нормально, то надо не забывать, что мы начинали с чистых инженерных решений и концепций. И там придраться не к чему. Хотя и в те времена, говорят, были спекулянты, но это относится не к нам. Мы не знали их, мы работали и создавали, и сейчас создаём.

Создал гениальный проект и Анатолий Эдуардович, что это гениально, утверждаю ответственно, я-то специалист по системному

анализу, просто я изучаю и популяризирую инженерные достижения. Поэтому, когда изучил его проект, то у меня не возникло ни малейших противоречий, их просто не было. Технические решения я видел изнутри, а инженерные решения… Покажите мне систему, в которой не надо инженерные решения совершенствовать. Нет такого, потому их, инженерные решения, нужно совершенствовать по-сто-я-нно!

Весь жизненный цикл любой системы – раз, второе – в новых поколениях этих же систем, третье – и в нахождении новых ещё каких-то решений. Вот три столпа, на которых и находится Главное, гениальное, решение. Но сначала нужно обязательно всё это реализовать, поставить и дальше совершенствовать, совершенствовать и совершенствовать. Будут, конечно же, всегда какие-то нюансы. Но концепция настолько сильная, что сомнений в её эффективности и реализуемости не существует. И её не может быть. А остальные сомнения – это финансовые сомнения. Но это даже не сомнения, это как бы главный этап в реализации проекта, всегда для этого нужны финансы.

За столько лет идея струнного транспорта прошла столько испытаний, проверки и перепроверки, макетирования, экспериментальные участки, которые были, позволяют в полнейшей уверенности утверждать, что даже не возникает никаких вопросов, вызывающих сомнение или недоверие к СТЮ. Это свершившийся факт. Это аксиома.

А то, что есть трудности, от этого никуда не денешься. Сложности восхождения в практику решений, которые являются новыми, причём не просто новые, а принципиально новые, уникальные, мало того, они попадают сразу же в конкуренцию с очень мощным традиционным, отработанным, полем. Колоссальная индустрия, попробуйте с ней конкурировать, а вот Анатолий вступил в схватку, смело пошёл в наступление и громко заявил о себе, возвестив: «Посторонитесь, я пришёл!..» Движется в правильном направлении и дойдёт до той цели, которую поставил перед собой. Он сделает. Ему уже отступать некуда, только вперёд.

– Михаил Александрович, а ещё такой вопрос: как вы думаете, при успешной реализации SkyWay на сколько лет эта технология придёт в мир? Сколько она может просуществовать?

Михаил Орлов рассмеялся, потом посерьёзнел:

– Не ко мне этот вопрос, дорогие друзья, а к Генеральному конструктору.

– Мы у него отдельно спросим, а нас интересует ваша позиция и прогноз, если так можно сказать.

– Сказать, что это на десять, двадцать, сто лет – будет неправильно и некорректно. Я со всей строгостью ответил бы так: SkyWay – это Навсегда! С точки зрения эволюции технических систем – это решение рассчитано на очень большую перспективу, на необозримое будущее. Это как колесо, болт или гайка – они пришли навсегда. Потому

что ей нет альтернативы и её не предвидится в ближайшие столетия. Что-то из того, что существует сегодня, может, и останется, ради Бога, кто против? ТРИЗ никто не отменял, и поэтому не исчезает и такое его понятие – сосуществование альтернативных систем. Смотрите, сегодня ходят атомные ледоколы и бегают парусники, есть автомобили, но есть и лошади. Это прекрасно. Так и здесь. Только вопрос в том, какую область покроют вот такого сорта линии? Железная дорога в принципе не может покрыть, связать в одну систему, по многим причинам, известных нам, не может. Из-за ограничений не может, а у струнной системы нет никаких ограничений. Это как интернет, над которым не так давно издевались и критиковали, а что сегодня? И самолёты со временем не будут нужны. Ну это моё мнение.

Струнные системы. Первое – они созданы на необозримую перспективу. В эволюционном плане они обязательны. Они придут. Это естественное развитие систем, ну скажем так, с колёсной парой. Назовём рельс и колесо. Эта пара, как ни странно, но получила абсолютно новое понимание, новую перспективу жить. И это замечательно, это удивительно, что в этом рабочем органе сосредотачиваются все преимущества этой системы. У меня в книге об этом написано, я всё обосновал и изложил. Это тот случай, когда мы имеем плюс, плюс, плюс…

– Кстати, не все знают, но потом я хочу об этом сказать, что стальное колесо и стальной рельс эффективнее магнитной подушки. Это не все знают. Даже могу цифры назвать. «Сименс» сделал «Трансрапид», да? Они не говорят о коэффициенте полезного действия, мол, сами посчитайте. Но они не говорят о таких вещах, как потери, начиная с электростанции и кончая магнитной подушкой и линейным двигателем, когда такой большой воздушный зазор, то там такие потери. Общий КПД такой системы всего 15 процентов. Энергетический КПД. Эффективно? Нет.

А теперь давайте рассмотрим колесо. Стальное колесо имеет КПД 99,8? Почему? Потому что двумя килограммами усилия можно катить тележку весом в тонну. А разница? Если от 100% отнять 15%, получается 85. А если от 100 отнять 99,8, то будет 0,2%. Если мы 85 разделим на 0,2, то получим разницу в 425 раз. Получается, что стальное колесо энергетически эффективнее поезда на магнитной подушке в сотни – сотни (!) раз! И когда нам говорят, что светлое будущее за магнитной подушкой, дельтапланами и экранопланами, это, мягко говоря, не совсем так. Это менее эффективные системы…

– Я перебью, Анатолий, тебя, это даже немного не так, и об этом я говорю в своих книгах. Что такое экраноплан и другие подобные виды? Это великолепная техника, но это совершенно другое направление. Она никак не может составить конкуренцию струнному транспорту. Приведенные тобой цифры довольно интересные и сравнения, я присоединяюсь к этим оценкам, всё корректно и нормально.

– Ещё один вопрос нашему гостю. Вчера мы затрагивали тему «псевдоспециалисты и тролли». Страницы нашего сайта, а особенно Анатолия Юницкого, заполнены всевозможными отзывами и комментариями, и в большинстве своём это злопыхатели, посылающие злые, порой перемешанные с нецензурщиной, «экспертные» суждения и выводы. Они не имеют под собой ни анализа, ни убедительных доказательств, зачастую неграмотные, с ошибками, суждения. Даже пишут, что Юницкий не имеет специального образования – и так далее, и так далее… Поэтому к вам вопрос как к специалисту: могут ли наши партнёры, наши инвесторы и те люди, которые сейчас смотрят нашу запись, можете ли вы к ним обратиться, развеять их сомнения, если вдруг они у них появились?

– Вопрос мне ваш понятен, Евгений, даже немного смешной вопрос. Я думаю, что акционерам, приходящим сюда, которые интересуются новинками и инновациями, людям увлечённым и пытливым, стоило бы почитать, как начинались мировые инновации. Я не готов сейчас сказать, что именно, но они сегодня есть в интернете. Люди тоже инвестировали. Они приходили и, скажем так, рисковали. Но в итоге оказались победителями. И тут то же самое – тот, кто вложил в эти дороги свои личные средства, со временем приумножат свой капитал.

Я уже давно не обращаю внимания на троллей. Их сколько угодно. Их и у меня достаточно. Люди по разным причинам начинают троллить всё, что угодно, кто попадётся на их пути. Если мы будем с вами об этом говорить, то мне лично жалко моего времени. И вашего тоже. Если же мы говорим об акционерах, о нормальных и серьёзных людях, которые вкладываются в это дело, хотят заработать, то я могу сказать так: «Дорогие мои друзья! Я за двадцать лет советской эпохи, работая, наблюдая, тоже испытал на себе шквал критики и грязи. Но мне писали специалисты, они пытались как-то вступить со мной в дискуссию, в полемику, чтобы осмыслить, сравнить. Я им отвечал, советовал, что почитать моё и сравнить, вникнуть в суть проблемы».

А у вас… А вам пишут люди, далёкие от технического анализа, это, извините, мыльные пузыри – надулись и лопнули. Скажу больше. Это нормальная контрпропаганда, нечистоплотная борьба. Она может быть заказной и просто спонтанной. А недобросовестной конкуренции в мире полно. Этому вопросу просто не надо уделять внимание, не читать и не слушать их, троллей, а заниматься своим делом – строить струнную дорогу.

– Спасибо вам, Михаил Александрович!

– И вам спасибо!

.... * * * ....

Отступление первое

Посланники небес: кто мы и откуда

Те, кто был послан на Землю в помощь людям, всегда подвергались гонениям, унижениям и даже преждевременно уходили в мир иной...

Кто они, эти люди? И люди ли они? Или – роботы, сотворённые чёрными силами? Или – Гении, обогнавшие время?

Кто посылал их на планету Земля?

Мы знаем наверняка: они хотели улучшить жизнь землян. Облегчить их труд в добыче хлеба насущного («в поте лица своего будете возделывать землю»). Хотели сократить время передвижения из одной точки земли (и не только земли) в другую; предлагали передвигаться не по земле, израненной и исковерканной вдоль и поперёк дорогами прогресса, а проложив трассы между небом и землёй («пути Господни неисповедимы»).

Но кто-то противился этому и не хотел, чтобы на земле главенствовал прогресс Доброты и Согласия. Всё делал или делали для того, чтобы человек топтался на месте в своём развитии и не смотрел далеко вперёд, не совершенствовался, а даже деградировал. Кому был противен прогресс, если Бог призывал человечество совершенствоваться и развиваться – духовно и физически?

Эти вопросы всегда волновали и волнуют человечество по сей день, и во все времена никто не получил вразумительного ответа на поставленные вопросы.

А были ли вопросы? И кого они волновали?

А если и были, то от кого они исходили, от какого конкретного человека? Кому конкретно и кто задавал свой вопрос? И спрашивал он из простого любопытства или его это мучило, не позволяло считать себя человеком разумным? Он задавался вопросом, глядя в небо?

Ему никто не ответил? Он не услышал ответ или его не было вовсе?

И невдомёк человеку, что на волнующие вопросы не последовало сразу же ответа лишь потому, что они ещё не долетели до ушей того, кто знал ответы. Вопрос тот не повис в воздухе, он, посланный человеческой энергетикой, отправлен точно по адресу, в бесконечность Галактики, конкретно единственному Адресату.

«Капсула-импульс», запущенная человеком, продолжает и сегодня лететь, и лететь «сгустку энергии мысли» предстоит ещё не один десяток миллиардов лет, чтобы достигнуть цели. Так есть ли надежда, что тот, кто отправил вопрос, когда-нибудь получит ответ?

Вопрошающий не знает, сколько будет лететь его мозговой посыл в одну сторону, сколько миллиардов световых лет будет лететь обратно, если даже Знающий и ответит. Да и появится ли у Него желание вообще отвечать?

Может, к тому времени и жизни уже не будет на Земле, а если и будет существовать наша планета, то на ней не будет живых существ – ни нас с вами, никаких организмов. Земля будет находиться в стадии четвёртого или пятого своего рождения или перерождения. Вот тогда тот вопрос в самом деле повиснет в воздухе и не будет уже кому расшифровать его или услышать…

Поэтому снова спросим у себя: «Тогда нужен ли нам ответ, когда он не будет услышан?» Можно предположить, что Знающий это не потрудится даже дать нам ответ, только улыбнётся нашей наивности, посмеётся над нами, подумает: «Я же дал вам все возможности стать человеком разумным, дал в руки рычаги управления, в мозг вселил ум, почему же вы так неразумно обошлись с Моим даром?..»

Тогда вывод напрашивается такой: если человек задаёт кому-то такие вопросы, то он должен и знать на них ответ. Но прежде он должен разобраться в вопросах бытия и законов Планеты, узнать, соизмеримы ли они в нашем сознании и в просторах космоса, способен ли наш мозг услышать и впитать в себя те знания, какие дарит нам космос? Он же во все времена посылает их нам, раскрывает тайны мирозданий, раскрывает тайны нашего происхождения, нашего внутреннего мира, нашей физиологии.

Мы больны духовно и физически, и поэтому не знаем, как излечить наш недуг. Не знаем, потому что не слышим, не можем прочитать тот рецепт нашего исцеления. Мы глухи и немы. К советам и подсказкам глухи, хотя одна из стран планеты так и называлась – Страна Советов. Но жители этой страны только и занимались тем, что советовали, но других не слышали и в упор не видели. Ну, такую породу людей вывели, что тут поделаешь. Ходили по золоту и не знали, что под ногами золото, зарились на то, что за рубежом, что в чужих странах, а своё топтали…

Тот же народ, вернее, отдельные представители того народа, изобрели атомного монстра, угрожая всему миру «испепелением врагов». Изобрели «консервную банку», называемую «ракетой», запустили-забросили её в космос. И что? Ничего. Те средства, что тратили на запуск и работу на орбите, не окупались, далеко не окупались. И Всевышнего не увидели, хотя и не входило в планы встретить Его, и нового ничего не открыли, не совершили.

Был и другой путь, как приблизиться к звёздам. Но проблема заключалась не в приближении, а в выходе в ближний космос. В том, чтобы промышленное производство перенести с земли в космос, дать возможность земле дышать и быть чистой, и только в чистой атмосфере

человек сможет жить несколько столетий. Не бессмертным быть, его таковым и не создавали, а прожить несколько жизней современного человека.

Один век – детство, второй век – подростковый период, третий – юношеский, а четвёртый, пятый и шестой – человек в расцвете своих умственных и физических сил, творящий и созидающий, делающий всё для того, чтобы ещё больше продлить свою жизнь и жизнь других, идущих по жизни рядом с ним.

Ракета, которая отрывается от земли, разбрасывает во все стороны яд, отравляющие вещества. Из сопла ракеты они извергаются. И невидимо проникают в наши лёгкие, в кровь, оседают в тканях нашего тела.

Ракета, пусть она называется и космической станцией, но всё равно, находясь на орбите, отрицательно воздействует на Галактику. Прогнозы не утешительные, но через пару столетий, запуская ракеты таким вот образом и с такой частотой, сократят жизнь землян на половину…

Человек, не успев родиться, здесь же уходит в мир иной. И каким тогда примет его «мир иной»? Не отвергнет ли он его за его же предрешения и жестокое отношение не только к своей планете, но и к самому себе?

Прибыл на землю посланник, призванный научить людей, как подружиться с космосом, как получить разрешение размещаться в нём и производить на его просторах блага для себя. Он изобрёл и представил миру уникальный транспорт, который без единого звука и ядовитых выбросов поднимет человека в ближайший космос.

Всё очень просто. Только нужно согласие людей всех стран мира. Сесть за круглый стол и договориться, объединить свои усилия.

Не нашёлся такой стол, и никто не захотел сесть за него.

Идея изобретателя, посланника космоса, повисла в воздухе, и не взлетело ввысь его транспортное средство, не опоясало оно по экватору планету Земля.

Не приняли идею, более того, признали посланника еретиком и прожектёром. И что с головой у него будто бы...

Ну, такой народ, такая власть в той стране, откуда сам изобретатель. И жители всей планеты почему-то отнеслись холодно к этой идее. Человечество продолжало спать, не слыша, что в двери стучится другая эпоха, новая фаза жизни.

И тогда посланники неба со Светлой Планеты, прилетевшие к нам, желающие человечеству добра, воскликнули:

– Люди, не проспите свою судьбу, не проспите своё будущее!

Тот же гениальный изобретатель, видя, что человечество не услышало его, предложил построить космические надземные дороги в отдельно взятой стране.

Отложил построение «пояса земли» до лучших времён, когда люди проснутся, выйдут из-под власти летаргического сна.

Он почти сорок лет своей жизни вынашивал идею тех космических надземных дорог. А когда созрела идея, воплотилась в инженерном видении, снова обратился к людям:

– Земляне, мои дорогие! Земля – живой организм, она – повторение нас с вами. Нам делает кто-то больно, больно и ей. Давайте откажемся от асфальтированных и железных дорог, от бетонирования огромных площадей, перестанем класть их на грудь земли, пожалеем её! Она же не дышит, задыхается, и мы вместе с ней задыхаемся. Проложим дороги над землёй, а она пусть приходит в себя, лечится и поправляет своё здоровье!

Но его опять не услышали люди.

Непонятно почему, но их сон затянулся. Или им кто-то подсыпал в пищу или воду снотворное, или окружающий воздух, состоящий из токсинов и ядовитых испарений, стал усыпляющим средством, – непонятно.

Или они сами по себе уже не хотели просыпаться, потому что уж слишком сладкие сны им виделись?

А люди привыкли к сладкому. К сладкой лжи привыкли, к сладким сновидениям, и чем слаще их обольщал вещатель (тоже посланник, но из другой – противоположной – планеты) из голубого экрана TV или эфира радио, тем быстрее они впадали в забытьё, в спячку.

Словно медведи, радуясь, что их мысли не заостряются на проблемах и вопросах земного бытия, что они ушли от них. Как и малышей, так и взрослых сказочники убаюкивали зомбированным голосом, обещая, что вот-вот они подарят всем соску-пустышку, и те, кто слышит их, полюбят их, доверятся им, и они ощутят себя на вершине блаженства и счастья. Всемирного счастья.

Они, слушатели, почему-то и не подумали о том, что это змей-искуситель подкрадывается к их душам, чтобы обольстить и обмануть их, как когда-то посланник сатаны искусил Еву, а через неё и Адама. Их мозг дремал, и они хотели слышать то, что желали и хотели слышать.

А современному змею и нужно было это – усыпить человека, направить его по ложному пути, сбить с той дороги, по которой отправил его Бог.

Всевышний недоумевал: как можно спать таким глубоким сном, подвергая себя смертельной опасности. Он мог разбудить человека, растормошить его, но не делал этого: за человеком всегда оставалось право выбора. Как и у Евы с Адамом.

Но они не поняли, не захотели даже знать, какое счастье ожидало бы их, если бы они не нарушили завет Бога и не погнались за другим счастьем, призрачным и виртуальным счастьем.

Сатана тоже обитает в небесах, и его помощником был разрушитель – Змей.

Он мог превращаться в мужчину и женщину, в облако и камень, дерево и волка, в дождь и ветер…

Он мог стать вашим лучшим другом, невестой и любовником, советчиком и спонсором, олигархом и бедняком, утешителем и сочувствующим, даже священником, кем угодно мог стать, в кого угодно превратиться. Какую угодно маску мог на своё лицо напялить, в любого зверя обернуться.

Он, видимый и невидимый, телесный и бестелесный, умел обольщать вас музыкальным шепотом, запуская свои невидимые щупальца в вашу душу. Будет говорить то, что вы желаете слышать, и даст вразумительный и нужный ответ, если вы спросите у него о чём-либо. Даже если вы спросите у него или у других, как нужно поступить, он подскажет, что нужно делать…

Легко с ним, с сатаной, надёжно, не нужно тратить энергию на мысли и физическое действие для совершения чего-либо, и любое ваше желание он постарается исполнить…

Кто-то из посланников выражал свой протест, несогласие, не желая быть в состоянии летаргического сна, бодрствовал, разрывая глотку, кричал, чтобы разбудить человечество, одурманенное сном. Но его крик походил на крик вопиющего в пустыне. И его крик мог замолкнуть на полукрике. «Помогали» ему замолчать…

Мы живём в межвременье, между будущим и прошлым, одна нога во вчерашнем дне, а вторая – только занесённая для следующего шага в будущее, подошва или ступня остерегаются ступить на грунт. Так и повисла в воздухе.

Кто тот, ступающий или идущий? Шагающий или передвигающийся? Кто? Может, это мы с вами или это само человечество Планеты?

Может быть, всё может быть…

Так кто же мы с вами? Что ищем, чего хотим? Куда движемся?

И – движемся ли?



За миллионы лет до Рождества Христова и рождения первого человека и цивилизации на земле…

За круглым столом, диаметр которого составляет 666 метров, сидят вершители судеб Планеты Земля. И других дальних планет. Лица разные – нахмуренные и весёлые, гладко выбритые и с бородами, с высокими чёрными причёсками, а кто и с лысым черепом. Но все они были в одинаковых чёрных костюмах, в белых сорочках, вместо «бабочки» на золотой цепочке висел у каждого миниатюрный человеческий череп – тоже чёрный.

Сколько могло вместиться участников очередного форума чёрных сил, неизвестно, может, тысяча, а возможно, и пять тысяч, если не больше…

Невозможно сосчитать, потому что участники «круглого стола» имели разный рост. Кто-то из них был трёхметрового роста или выше, кто-то метрового, и карлики были и гномы, а они были до десяти сантиметров…

Над ними бесцветный купол неба.

Звёзды, большие и маленькие, мерцали и перемаргивались между собой, перелетали с одного места на другое, создавая какой-то хоровод, исполняя неизвестный танец. И музыка звенела и доносилась откуда-то из заснеженных гор, специально созданная кем-то для того хоровода, мажорные аккорды ударялись о серебристые скалы и вершины, отскакивали от них и снова улетали в гущу мигающих осколков вечности…

Разговор никак не могли начать. Главный Вершитель впал в летаргический сон и не просыпался уже второе столетие. Участники форума, глядя на него, так же впадали в спячку, но не такую долгую, как Председатель, просыпаясь, тревожно оглядывались, боясь проспать тот момент, когда начнётся действо.

Но председатель находился в забытьи. И никто не знал, когда проснётся, когда произнесёт первое слово. Всё зависело от первого слова, и его должны были услышать все до единого. Нельзя сказать, чтобы они страдали бессонницей, но иногда и на них нападало желание провалиться в сон, чтобы забыться о всех проблемах, о тех задачах, которые стояли перед каждым, хоть бы на столетие дать себе отдых… А так они были в полудрёме, в полусне, в полубодрствовании.

В последнее тысячелетие единством голосов Главным Разрушителем был избран Нон Дукс, самый старый среди всех. Никто не знал, сколько ему веков или тысячелетий, но все знали, что он самый

талантливый среди сонма крылатых воронов. Он и был вороном, но, как и все, умел превращаться в зверя или птицу, рептилию или звезду. Наверное, от старости его всегда клонило в сон, и он всегда просил, если затянется его сон, разбудить его.

Но в виду того, что все дремали, снова засыпали, никто не мог определить, как долго длился сон Предводителя. Поэтому боялись его разбудить раньше времени.

А однажды так случилось, что он проснулся, но в это время все спали. Он не удивился, не хотел нарушать их дремоту, подпёр бороду рукой и не заметил, как снова уснул.

Такое вот сонное царство получалось.

Но на третьем столетии случилось чудо: проснулись все сразу и вослед за ними тут же воспрянул и он. Окинув цепким взглядом участников учёного совета (нелишне будет пояснить, что все участники были учёными со степенями разных-разных наук), сразу определил, что все смотрят на него, ожидают, когда он обратится к ним.

Вздохнул, прокашлялся, сцепил пальцы рук и положил их на полированный блестящий стол. В то же мгновение стол вспыхнул люминесцентным свечением, и таким же светом вспыхнули лица сидящих за столом.

– Друзья мои сподвижники, верные слуги наших разрушительных дел! – обратился к ним Нон Дукс. – Мне кажется, и вы со мной согласитесь, что жизнь слишком много затянулась на Земле. Мы сделали с вами всё возможное, чтобы приблизить её конец. Ну, пусть не конец, но пора сделать перерыв в жизни землян. Вернее, они, с нашей подсказки, всё сделали сами для того, чтобы это случилось, чтобы земная ось отошла от своего основания на 666 миль… И тогда Земля снова обледенеет на миллиарды лет, а мы за это время отоспимся, отлежимся, а когда снова наладится жизнь на Земле и родится новый человек, приступим к его «совершенствованию» – что не доделал Бог, довершим мы. Как вы смотрите на это?

«Значит, Дукс в хорошем настроении, – подумали сидящие за столом, – раз он произнёс первые слова «друзья мои», то мы на ближайшие миллиарды лет остаёмся его верными помощниками. Это добрый знак!»

– Ты прекрасный оратор, Нон Дукс! – воскликнули все единодушно. – Люди в совершенстве овладели пороками, которые мы им навязали, поэтому они сами себя и обрекли на гибель. И никто не скажет, даже сам Бог, которому мы всегда противоречим, что мы кровожадные, и все катаклизмы, что случаются на земле, наших рук дело.

Главный Разрушитель улыбнулся: его слова правильно поняли.

Собрание противоречащих прогрессу продолжалось.

– Ладно, не подхалимничайте, – нахмурился Дукс, – приступим к делу. – Отправим снова на Землю десант. Небольшой такой, достаточно и тысячи. Но каждый из вас миллиона стоит, не так ли?

Он не ожидал ответа, он уже и сам себе дал ответ.

– Завоёвывать человеческие души очень легко, просто нужно иметь небольшой талант и задатки актёра. А они у каждого из вас есть. Не зря посещаете школу ученичества, которая существует не один миллиард лет…

– Да, это так, Дукс, всё правильно.

– Поэтому вам и не нужен мой инструктаж и советы, вы и так их всегда держите в голове. Главное – навязывать прогресс, но и не дать ему развиваться. Не вмешиваться в ситуацию разрушения, а подталкивать человека к саморазрушению. Не лишать жизни, а просто покупать идеи, мысли, желания – за любые деньги, даже когда они, изобретатели нового, будут ставить заоблачные цены.

– Мы за ценой не постоим, Дукс.

– Это что касается землян. На остальные планеты других мирозданий отправится следующий десант. У них немножко другие задачи. Но об этом позже, сейчас мы прервёмся на пару-другую столетий и потом вновь соберёмся на форум. Я всем дам знать об этом…

Все, понимая его, закивали головами в знак согласия...

Что же происходило дальше, можно прочитать на их сайте: sat-planet@non.dux.666

Спустя миллион лет...

Председательствовал на форуме неизменный Нон Дукс.

Никто не постарел, никто и не помолодел, все остались на том уровне, что и миллиарды лет назад. Все выглядели алчно и агрессивно, хотя, глядя на них, этого не скажешь – милые и улыбчивые создания, желающие всем добра и счастья.

Маски скрывали их истинные лица, каждый из них напялил на себя шкуру клыкастого и кровожадного зверя, а крылья слились с их существом и сущностью, готовые в любую секунду прийти в движение.

Они занимались своим делом – ничего не возводили и не строили, а только разрушали. И в этом видели своё призвание, свой долг.

Ничего не менялось, не изменялось, не превращалось...

Земля летела по своей орбите с заданной скоростью, на ней ночь сменялась днём, день сменялся ночью, столетия – столетиями...

.... * * * ....

Письмо 47-е

...Надежда, приветствую тебя! Ты ещё не спишь, вижу, что-то читаешь в постели. Дети спят?

А мысль не желает остановиться и передохнуть, по инерции мчится дальше. И помимо моей воли я оказался в плену своих же идей, своей жизни, своего отношения ко всему происходящему на земле и в наших душах...

И пальцы тянутся к клавиатуре, и рождаются новые строки.

«Посланники небес» – так я приблизительно озаглавил то, что рождается, что будет рождено со временем. На землю посланы и те, и другие. Одни для создания, и во главе Бог, а другие для разрушения – и заглавный у них Сатана.

Я взял пока разгон, застолбил точку опоры, чтобы от неё двигаться дальше, подступаясь и приближаясь к главной теме: изобретатели всегда подвергались гонениям и унижениям, и им всегда ставили препоны «чёрные силы».

Поэтому от создания первых цивилизаций на земле до последних – до сегодняшнего времени – всегда создавался «чёрный орден», в задачу которого входило препятствовать и уничтожать зародыши свежих мыслей, идей, предложений.

Здесь матриархат. Мужскую половину вообще отстранили от управления планетой. Юнита не поделена на страны и округа, штаты и области, поэтому у них нет границ и нет таможен, вся планета – одна семья.

Спрашиваю у них, почему так?

Сами же мужчины отвечают:

– А нам не положено занимать государственные посты. У нас, у мужчин, не так сложены мозги, как у женщин. Учёные определили, что мы не обладаем нежностью и мягкостью, мы жестоки и злы, можем выходить из себя и наделать глупостей... В наши головы проникла генная инженерия, что-то там подправила, убрала тот ген жестокости, и мы стали «ручными», слушаемся во всём женщин и даже рады, что они взвалили на себя такие обязанности.

– А кто же воевать с врагами будет?

– С какими? – удивляются они. – Мы не воюем между собой.

– А если с других планет прилетят к вам враги? – не отстаю я от них с вопросами.

– И за это отвечает Светлая Юнита – ни один инопланетный корабль не прилетит к нам без нашего на то согласия или приглашения. Об этом тебе расскажет она во всех подробностях. Пульт управления

находится у неё. Он не секретный. Все желающие могут наблюдать жизнь далёких и сверхдалёких планет. Ни одна из планет не имеет планов посылать к нам с недружелюбными визитами своих представителей. Сам увидишь.

– И что, мужская половина вообще не участвует в построении государственности?

– Почему, участвует. Просто мы не можем участвовать в каких-то глобальных проектах по переустройству нашей земли. Она усовершенствована. А если придёт кому-нибудь в голову что-то изменить, то об этом будет знать каждый юнитарианец и выскажет по этому поводу своё мнение. А последнее слово за экспертной комиссией и за ней – нашей мудрой Юниточкой.

Мы молчим, а я обдумываю в своей голове ответы жителя планеты.

– Она пригласила меня сюда, попросила оказать помощь, а я ещё ни разу с ней не встречался. Хотя уже пролетело достаточно времени.

Собеседник улыбнулся, помахивая соломенной шляпой перед лицом:

– Время здесь растянуто и сжато, поэтому вы можете встретиться вчера или пройдёт время завтра. Время властно над нами, а мы над ним. Такая диалектика.

Они, не попрощавшись, поднялись с места и направились к выходу.

А я ещё долго в своей голове прокручивал наш разговор, старался докопаться до сути.

Ты видела и слышала, Надежда, наш разговор.

Что-нибудь ты поняла, вникла в суть?

И просто, и сложно разобраться в этом. Но я понемногу начинаю понимать их жизнь, их обычаи, их стремление и устремление в будущее. А сколько ещё таит неизвестного их жизнь, и каждый день у них не похож на предыдущий. Это как интересная книга, захватывающий фильм, небесная симфония, которые интересны сегодня, а завтра ожидает каждого новая страница жизни этой прекрасной планеты.

Размеренный ритм их жизни накладывает отпечаток и на их поведение, они не спешат, но и не отстают. И у них никогда ничего не срывается, не переносится, завершается в определённые сроки. Они не умеют грустить, печалиться, огорчаться. Поэтому и светлые лица, в глазах лучезарность и возвышенность. Все подчинены Всевышнему Творцу, который создал их безупречными и безгрешными.

Сегодня я почему-то устал, хотя и не занимался каким-то сложным делом. Или мне это показалось? Значит, просто захотелось уединиться.

Постоянно на связи – твой Генеральный.

.... * * * ....

КОЛЛЕКТИВ ОДЕРЖИМЫХ

Вдохновлённые общей идеей

Уважаемый партнёр! Уважаемые друзья!

Мы обращаемся ко всем заинтересованным читателям, инвесторам, всем, кто верит в Струнные дороги, тем самым приближая тот заветный день, когда жители земного шара увидят технологии SkyWay не только в чертежах и схемах, на испытательном полигоне под Марьиной Горкой, недалеко от Минска, но и в действии.

Пришло время познакомить вас с удивительными, талантливыми, одержимыми идеей «струнного транспорта», людьми, которые, применяя в работе свой творческий потенциал, интеллектуальную уникальность, упорным трудом создают «Небесную дорогу Юницкого».

Кто они? Это специалисты минского проектно-конструкторского предприятия ЗАО «Струнные технологии» – опытные и искушённые в своём деле конструкторы, мастера своего дела, таланты и уникумы.

Они взялись за реализацию уникальнейшего проекта, который родился в голове беларуса Юницкого в конце прошлого столетия, а начал реализовываться в этом, и та дорога протянулась почти на сорок лет.

Сегодня на этом предприятии, которое возглавляет генеральный конструктор Анатолий Юницкий, работает более двухсот человек. Каждый из них имеет профильное образование, получил огромный опыт в сфере технических разработок.

В проектно-конструкторское предприятие входит несколько десятков конструкторских бюро, каждое из которых занимается разработкой определённой и специфической системы струнного транспорта.

Каждое подразделение имеет свой график работы и свои конкретные задачи, и если взять в целом, то вся работа направлена на реализацию одной и главной цели – строительство комплексного ЭкоТехноПарка.

Именно на нём и будут продемонстрированы и сертифицированы три вида транспорта: городского, грузового и высокоскоростного со всей сопутствующей инфраструктурой.

Итак, представляем вам главных специалистов коллектива конструкторов ЗАО «Струнные технологии»!

I

Конструкторское бюро шасси



Андрей Зайцев, *начальник конструкторского бюро шасси:*

Работа КБ шасси заключается в разработке тяговых модулей, приводящих в движение транспортное средство и их составных частей: рамы, колеса, системы подрессоривания подвески, тягового сцепного устройства, аварийно-буксировочного устройства, ряда других систем – системы стабилизации положения кузова, системы стабилизации движения, антисходовой системы, системы защиты от препятствий, а также элементов крепления кузова.



Александр Микулич,
инженер-конструктор 1-й категории:

В настоящее время занимаюсь проектированием колёсно-ступочных узлов мотор-колёс для городских, скоростных и высокоскоростных транспортных средств, которые позволяют развивать скорость движения до 500 км/ч.



Дмитрий Евсюков,
ведущий инженер-конструктор КБ:

Я веду работу по повышению безопасности наших транспортных средств, в частности разработки антисходовой системы и системы защиты от случайных препятствий на путевой структуре.

А. Зайцев: Если говорить о грузовом транспортном комплексе, то наше КБ отвечает за колёса, оси и крепления кузова. Точнее говоря, за всё то, что не видно невооружённым глазом, но в конечном итоге влияет на параметры долговечности, надёжности, отказа устойчивости, и в конечном итоге определяет качество нашего изделия.



Дмитрий Здраевский,
инженер-конструктор 1-й категории:

Я работаю по тематике грузового транспортного комплекса, а именно занимаюсь конструкцией колеса, подбором подшипников, расчётами, конструкцией оси и её креплением к кузову.

А. Зайцев: Учитывая уникальность разработок транспортных средств, в своей работе иногда приходится, образно говоря, заново изобретать колесо. И так в нашей системе. Принимаемые конструктивные решения должны быть оптимальными с любых точек зрения – надёжность, эффективность и простота.



Владимир Вырвич,
инженер-конструктор 2-й категории:

Я занимаюсь прочностными расчётами узлов и их деталей с целью повышения прочностных характеристик и достижения максимальной эффективности наших транспортных систем.

А. Зайцев: Если оценивать наш транспорт с потребительской точки зрения, то для пассажиров одно из важнейших значений имеет плавность хода, которая определяет утомляемость пассажира в пути и которая зависит от правильно рассчитанной и настроенной подвески, а также от ровности пути. И именно подвеска является той системой, на которую и направлены основные усилия нашего КБ.



Максим Евмененко,
инженер-конструктор 2-й категории:

На меня возложена задача проектирования подвески высокоскоростного транспорта. Она у нас является активной, что обеспечит высокую комфортность пассажиров.

А. Зайцев: Все работники бюро шасси достаточно опытные специалисты, работавшие до этого минимум по несколько лет на предприятиях машиностроительного профиля. Хотя при этом все достаточно молодые, чтобы мыслить креативно, избегая шаблонного мышления и решать поставленные перед нами задачи.



Антон Иванов,
инженер-конструктор 1-й категории:

Занимаюсь проектированием устройства автоматической сцепки юнибусов, что позволяет соединять их между собой и таким образом повышать провозную способность линии.

II

КБ систем транспортного средства

Справочно: Согласно статистике в течение последнего десятилетия масса бортовой сети автомобиля, как наиболее близкого к юнибусу транспортного средства, увеличилась на 10 кг. По килограмму в год. Электрические связи постепенно вытесняют механические. Общая длина проводов растёт, оставляя всё меньше и меньше неэлектрифицированных уголков. В некоторых автомобилях суммарная масса электрики уже перевалила за пятьдесят килограммов.

Олег Петрожицкий,
начальник конструкторского бюро
систем транспортного средства:



Работа нашего конструкторского бюро заключается в прокладке системы бортовых коммуникаций, разработке сборочных чертежей, жгутов, проводов, шлангов, трубок. Для того, чтобы в транспортном средстве всё функционировало правильно и бесперебойно, как и в нашем организме, есть лимфатическая, нервная и кровеносная системы…

Справочно: К 2025 году, если ничего не предпринимать, то бортовая сеть автомобилей потяжелеет ещё на десяток килограммов. Ведь на электронику возлагают всё больше функций, чтобы уровень комфорта и безопасности продолжал расти.

Тот же двигатель внутреннего сгорания уже трудно себе представить без множества проводов, которыми соединяются всевозможные датчики.

Олег Петрожицкий: Например, первые летательные аппараты братьев Райт не имели проводов, а аэробус А-380 имеет 100 тысяч проводов общей протяжённостью более 530 км. Но из-за ошибки расчётов линий проводов произошла задержка поставки заказчикам авиалайнеров на два года.

Работа нашего КБ заключается в том, чтобы исключить подобные ошибки.

При проектировании юнибусов перед нами стоит не менее сложная задача, нежели перед инженерами фирмы «AIRBUS».



Игорь Шабан,
инженер-конструктор 2-й категории:

В наших транспортных средствах используются не только провода в общепринятом понимании, как провод для светильников в нашем доме, но и силовые кабели, по которым протекают большие токи. Интерфесные провода, с помощью которых происходит питание между элементами системы управления; высоковольтные провода, которые предназначены для питания элементов бортовой системы.

Кроме проводов, в юнибусах используются всевозможные шланги и трубки, в зависимости от давления подбираются специальные гидравлические рукава.



Александр Приходько,
инженер-конструктор 1-й категории:

Я занимаюсь разработкой системы замедления юнибуса, всевозможными тормозными системами, это и электродинамическое замедление, когда мотор-колесо переключается на генераторный режим, и дисковые тормоза, и аэродинамическое торможение. Все эти системы позволят нам сократить тормозной путь до 1000 метров при скорости 500 км/ч, что в разы ниже тормозного пути высокоскоростного железнодорожного транспорта, которое составляет пять и более километров.

Справочно: Все эти типы проводов, шлангов и трубок нужно развести так, чтобы они не оказывали помех на каналы связи как самого юнибуса, так и инфраструктуры транспортной системы SkyWay и города в целом. При этом соблюдая все ГОСТы и требования электро- и пожарной безопасности и, само собой, не выходя за пределы габаритов транспортного средства.

III

КБ инженерных расчётов

Как поведут себя конструкции эстакад, по которым будет двигаться пассажирский и грузовой транспорт, проверяется здесь – в конструкторском бюро инженерных расчётов, которое возглавляет



Сергей Пронкевич, *выпускник механико-математического факультета Белорусского государственного университета по специальности «Механика».*
Кандидат физико-математических наук по специальности «Механика деформируемого твёрдого тела».
С 2005 года преподаёт в Белорусском государственном национальном университете. Специальность «Компьютерная механика».

Один из его учеников работает в конструкторском бюро. Ожидается, что в компанию придёт еще несколько талантливых и молодых выпускников.

Основные задачи, которые перед нами стоят, – это расчёты на прочность, определение напряжённо-деформированного состояния для транспортных эстакад.

– Мы вместе с ребятами рассматриваем эстакаду, путь, другие работают над подвижным составом, в частности подвеску моделируем, рассчитываем прочность корпуса транспортного средства, – говорит Сергей. – Впереди много работы...

Одним словом, мы рассматриваем широкий спектр задач, которые могут возникнуть при работе движущегося подвижного состава и в нашем КБ.

Конструкторское бюро инженерных расчётов состоит из высококвалифицированных специалистов:



Александр Хлебус,
ведущий инженер-конструктор.
В данный момент занимается расчётом напряженно-деформированного состояния эстакад, по которым будет двигаться транспорт.

– На основании своих расчётов, мы анализируем напряжённо-деформированное состояние конструкции как в целом, так и отдельных её узлов. Делаем вывод о прочности, устойчивости, жёсткости, долговечности конструкции. Но основная наша задача – дать рекомендации конструкторам и проектировщикам на изменение конструкции или улучшения её эксплуатационных показателей. И всё это для того, чтобы она работала долго и надёжно.



Алексей Трухнов,
ведущий инженер-конструктор:

Важно учесть всё. Мы рассматриваем перепады температур: от –50 до +50 градусов Цельсия относительно какой-то первоначальной температуры сборки. Также мы учитываем ветровую нагрузку, действующую на нашу эстакаду и нагрузку от подвижного транспорта. Все опасные внешние нагружения и воздействия моделируются в логике «с вероятностью один раз в сто лет».

Также рассматриваются различные варианты аварийных ситуаций, чтобы их вообще исключить.

…Можно с уверенностью сказать, что с такими специалистами из КБ инженерных расчётов всё будет сделано правильно, надёжно и долговечно. Пассажирский или грузовой транспорт компании SkyWay прибудет в назначенный пункт быстро и безопасно.

IV



Василий Павловский,
заместитель директора
по био- и агротехнологиям.

Окончил Гродненский сельскохозяйственный институт по специальности «Агрономия».

В 2009 году закончил с отличием Академию управления при Президенте РБ по специальности «Государственное управление национальной экономикой».

Последние десять лет был заместителем министра сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь.

– После отставки через своего знакомого узнал новость – в Беларуси строится струнная дорога. Это меня заинтересовало. Он ещё сказал, что, зайдя в интернет, можно узнать все подробности. Что я и сделал. Подробно и обстоятельно изучал каждый пункт, узнал много интересного о нашем талантливом инженере и конструкторе Анатолии Юницком. Это же здорово, что появились новые технологии в развитии уникальных струнных дорог и экологических систем!

А ещё больше меня обрадовало, когда узнал, что этот транспорт будет жить «в любви и согласии» с природой, что он не будет приносить вред нашей планете. А меня эти вопросы волновали, когда работал в министерстве.

И я неожиданно влился в эту систему. Когда рассказал Юницкому о себе, о своей работе, он сразу и предложил мне заниматься тем, чем я и занимался раньше – землёй, экологией, зелёными насаждениями, сельскохозяйственными работами.

В настоящее время мы работаем над созданием ЭкоТехноПарка с демонстрацией и предложениями по развитию струнных дорог и благоустройству территорий трассы. На полигоне будет видно, что при строительстве струнных дорог сохраняется естественное природное разнообразие и не нарушается экологическая система.

Для примера скажу – стоимость одного квадратного метра современной асфальтобетонной дороги стоит полторы тысячи долларов, а восстановить тот же квадратный метр городской плодородной почвы стоит тридцать долларов. Ниже в 50 раз. Так что выгоднее – загнать в землю на каждом квадратном метре по тысяче долларов или восстановить плодородную почву?

Земельный участок – ЭкоТехноПарк – мы огородили, провели мелиоративные работы, а на земле, где росли бурьян и сорняки, мы повысили плодородие и посадили сады, около десяти тысяч деревьев, возвели аллеи из разнообразных видов деревьев, озеленили и обустроили, сделали зоной отдыха для жителей города Марьина Горка, их гостей и туристов.

В участие закладки сада и закладки аллей мы привлекаем наших инвесторов и объявили акцию «Посади дерево». Этим самым мы демонстрируем всем, что струнные дороги являются экологически чистыми, безопасными, нужны как нынешнему, так и будущим поколениям.

V

Виктор Бабурин, *заместитель генерального директора*
по развитию проектной организации SkyWay



Юрист. В 2002 году закончил московский государственный вуз. В 2003 году получил дополнительное образование по специальности «Оценка бизнеса». Изучение английского языка и стажировки за рубежом позволили при работе в ряде российских государственных и частных организаций свободно взаимодействовать с иностранными партнёрами в области развития деловых отношений и ведения совместных проектов.

– Я активно интересовался экосистемой, которая складывалась вокруг такого нового направления в России, как венчурный и высоко рискованный бизнес. Участвовал в тематических конференциях, вёл собственный проект. В 2011 году я присоединился к команде Анатолия Юницкого, которая занималась новым, прорывным, транспортом.

Для каждой страны проблема транспортировки, особенно в труднодоступных и климатически сложных условиях, всегда была одной из наиболее острых и трудно решаемых. Поэтому такое технологически простое и одновременно с этим обладающее таким глобальным прорывным потенциалом решение, безусловно, привлекло мой интерес.

Работая в компании, я веду направление по взаимодействию с нашими зарубежными партнёрами. Это – переговоры, презентации проектов, а в случае соглашения или взаимовыгодных договоров организовываю и контролирую процесс делопроизводства.

Мы активно устанавливаем контакты со странами Евросоюза, Ближнего Востока, Южной и Северной Америки, Африканского континента. Проявляют интерес к нашим разработкам и Австралия, Индия, Индонезия, Филиппины. Поэтому в мой сектор компетентности входит работа с зарубежными специалистами в области международного права, разработка необходимой документации для потенциальных инвесторов, постановка задач и приём исполнения работ.

Поэтому причастность к такому глобальному и перспективному проекту даёт возможность погрузиться в работу сильной команды профессионалов, реализовать себя как специалиста, а самое главное, попробовать и принять участие в изменении этого мира к лучшему.

VI

***Юрий Кащук,** главный конструктор*
транспортной эстакады, инфраструктуры и оснастки:



– В главное управление входит три КБ – оснастки и технологического оборудования, приспособлений; второе КБ – транспортных сооружений, непосредственно то, по чему ездит наш юнибус, транспортное средство – грузовое, пассажирское и высокоскоростное.

Третье конструкторское бюро, которое входит в управление, – это КБ элементов путевой структуры, которое занимается проектированием именно элементов транспортных сооружений, речь идёт о стрелочных переводах, разворотных и поворотных узлах, оборудовании для депо и ремонтных мастерских, иных приспособлениях, чтобы обеспечить комфортный проезд, посадку пассажиров в наше транспортное средство – юнибус.

Существует ещё и четвёртое КБ – инженерных расчётов. Оно занимается обеспечением инженерных расчётов всей нашей проектной организации.

Проводит расчёты необходимых силовых конструкций того же транспортного средства – юникара, юнибуса – нашей транспортной эстакады. И при необходимости занимаемся всевозможными строительными инженерными расчётами.

Это и есть основные направления работы нашего КБ, за которые я отвечаю.

КБ технологической оснастки и испытательного оборудования занимается разработкой испытательного оборудования и технологической оснастки. Испытательное оборудование предназначено для испытаний как элементов путевой структуры, так и элементов подвижного состава. Самое сложное, что мы спроектировали, – испытательный стенд рельсо-струнной эстакады длиной 100 метров, который будет испытан на сто миллионов циклов нагружения расчётной нагрузкой. Тогда мы точно будем знать, что эстакада простоит 100 лет. Не менее сложен и стенд для отработки взаимодействия колеса со стальным рельсом при скоростях до 500 км/ч с моделированием внешних негативных воздействий – ветра, оледенения, грязи и пыли на головке рельса и др.

Потом это будет сведено воедино и будет испытываться каждый элемент, чтобы обеспечить главное требование – безопасность, потом – долговечность транспортного средства и путевой структуры.

Технологическая оснастка включает в себя большой комплекс приспособлений, оборудования, которые предназначены для строительства путевой структуры, изготовление отдельных деталей, изготовление и сборка самого транспортного средства.

Ну и масса ещё различных приспособлений, которые предназначены облегчить труд сборщиков во время их работы при строительстве всей этой системы.

Работа сложная и ответственная, но мы знаем, что от нас требуется, и поэтому приложим все усилия и применим наши знания, чтобы уложиться к установленному сроку, отправить в путь наше детище – юнибус.

VII

Конструкторское Бюро кузовов

Сначала нужно отметить такую деталь: сегодня легковых автомобилей огромное множество, по всей планете миллионы и миллионы. При этом всего в мире осталось 2–3 таких глобальных производителей шасси. Практически на одном шасси строятся разные автомобили и автомобили совершенно разных марок и конструкций – по внешнему виду, по пользовательским функциям, соответственно, и по цене.

Надо сказать, что у Фольксваген, Сеат, Шкода – шасси одно. Как будто на одном заводе собрали и отдали разным предприятиям для сборки. Водители знают, что можно переставить детали с одного автомобиля на другой и наоборот.

А вот здесь бюро кузовов, куда мы пришли, следом за КБ дизайна, где рождаются конструкции тех же кузовов.

Мы с любовью относимся к каждому нашему заказчику, поэтому стараемся сконструировать салон и всё, что находится в салоне, чтобы пассажир чувствовал себя, как дома. Вентиляция, кондиционеры – бесшумные и притягивающие в салон свежий воздух.

Не в коврах, но облицовка стенок, потолки и всё остальное – всё должно радовать глаз. Чтобы он не слышал тряски, вздрагиваний юнибуса, а если заснул, лёжа или сидя, то его не должны разбудить ни тормозная система, ни неровности под колёсами транспорта.

Здесь рождаются и претворяются в реальность все идеи по кузовной системе.

Этим отделом руководит

Андрей Вербицкий.



Он продолжит наш разговор.

– Андрей, мы пришли к вам от лица наших акционеров и всех тех, кто следит за программой, кто желает ей успеха и с нетерпением ждёт, когда весь проект воплотится в жизнь. Если в деталях, то многие не понимают, что вы конкретно делаете, им просто интересно узнать, на каком вы этапе сейчас находитесь. И задам вам обычный вопрос – где учились, как пришли к созданию струнного транспорта, что делаете сегодня, какие цели и задачи стоят перед вами?

– Хорошо, отвечу. Закончил я Белорусский политехнический институт в 1995 году. Специальность – автомобили и тракторы. Работал на предприятии «Белкоммунмаш», который делал троллейбусы и трамваи, на других предприятиях пришлось поработать. На всех предприятиях, куда меня забрасывала судьба, занимался непосредственно кузовами. Внутренние и наружные обшивки, интерьер, экстерьер, каркас – всё то, что относится к автомобилю… Девятнадцать лет отдал этой отрасли, так что опыт в этой сфере имею.

– Чем вы можете гордиться? Точнее, в каком проекте вы принимали участие, и жив ли он сегодня?

– Да, могу гордиться. Сажусь в современный троллейбус у нас в Минске или в городах России, и возникает чувство гордости: «Я принимал непосредственное участие в его создании – в проектировании и изготовлении!»

– А как вы оказались здесь?

– Позвали друзья, с которыми я раньше вместе работал. Сказали, что создаётся новый вид транспорта и что я могу принять в этом участие. Посмотрел на сайте «Струнные дороги», а потом, когда пришёл непосредственно в компанию СТЮ, рассказали более подробно.

Ну и встреча-собеседование с Анатолием Юницким решила всё. И в самом деле, мне стало интересно, потому что я не шёл по проторённой дороге, а влился в новую систему, в новое направление, не известное до этого.

Это не наземный транспорт, а космический, небесный, который движется между небом и землёй. А в его создании есть все условия для того, чтобы в полной мере проявить свои способности и талант.

В моём подчинении здесь шесть человек.

Начинаем с каркасов наших юнибусов, а заканчиваем внутренней и наружной отделкой. Берём от бюро дизайна компоновки и эскизы, максимально собранный проект, и уже больше времени уделяем малейшим деталям – внешним и внутренним частям. Доводим его, так сказать, до совершенства.

Потом мы будем проверять на безопасность каждое наше изделие. Чтобы было и удобно, и комфортно нашему пассажиру. Если раньше мы руководствовались советскими ГОСТами, то теперь ориентируемся только на европейские стандарты.

Потому что мы свою продукцию *(продукт)* будем представлять на все рынки мира, и она должна соответствовать.

– Последний, подытоживающий вопрос – насколько надёжна у вас система безопасности?

– Я думаю, что трастесты нам не угрожают. Потому что у нас структура такова, что она исключает на сто процентов лобовые столкновения. А система управления полностью исключает возможность догнать сзади.

Поэтому как таковой трастест на скорости 60–100 км/ч надеемся полностью исключить.

Мы будем проводить расчёты на все наши кузова, испытания и на опрокидывание, и на все остальные возможные и невозможные повреждения, поэтому в безопасности нашего транспорта мы уверены.

Планету спасут высокие технологии, работающие в гармонии с Природой

В Беларуси появился Международный Парк SkyWay, который изменит облик городов мира и внесёт огромный вклад в сохранение экологии нашей планеты. Он покажет, какими могут быть города будущего – пешеходными, безопасными, комфортными и полностью зелёными.

Парк разместился на территории ЭкоТехноПарка SkyWay у небольшого белорусского города Марьина Горка, недалеко от Минска, где будет представлен безопасный, скоростной и экологичный транспорт – «Рельсовая небесная дорога».

Мировая Транспортная Система SkyWay – это инновационная разработка, позволяющая решить ряд глобальных проблем планетарного масштаба: сохранение озонового слоя и экологии Земли, повышение транспортной безопасности, сохранение природных ландшафтов, биогеоценозов, флоры и фауны и ареалов их обитателей.

Дорога будущего – SkyWay – это первый настоящий шаг навстречу Природе.

В создании ЭкоТехноПарка принимает участие Ботанический сад Национальной Академии Наук Беларуси. В рамках делового форума учёные-биологи представили Генеральный план озеленения. На территории Парка природный ландшафт будет занимать порядка 80%, планируется посадить около десяти тысяч декоративных и плодовых деревьев и кустарников. Здесь будут аллеи, сады, рощи, ягодники. Под руководством профессионалов будет создано несколько уникальных природных композиций. Некоторые культуры будут расти в ЭкоТехноПарке много сотен лет, в том числе на эксплуатируемых крышах анкерных опор и пассажирских станций.

Одна из главных задач SkyWay – создание Небесного транспорта в гармонии с Земной природой. Научный подход способен доказать на практике – инновации и технологии должны работать, не уничтожая окружающую среду, а сохраняя её для следующих поколений. В самом ЭкоТехноПарке крыши пассажирских станций, цехов, зданий и сооружений также будут необычными. На них вырастут сады – кустарники и деревья. И первый этап озеленения запланирован на сентябрь этого года.

Посадить растение в Парке и внести свой вклад в сохранение нашего общего дома – планеты Земля – сможет любой желающий. Для

этого нужно будет стать участником акции «Посади Дерево» – инвестором SkyWay – и выбрать растение, которое можно будет увидеть на сайте. На официальном ресурсе SkyWay можно будет посмотреть описание саженцев и характеристики растений. Инвесторы получат доли на эквивалентную сумму по действующему дисконту. На каждом оплаченном дереве или целой аллее будут установлены таблички с именем инвестора, который дал жизнь этому конкретному живому существу.

Дерево – это символ экологии, чистоты, сохранения и приумножения жизни на нашей прекрасной планете. Поэтому не обязательно ехать издалека, чтобы посадить дерево. Доверьте сделать это от Вашего имени основателю движения SkyWay Анатолию Юницкому.

Во-первых, он знает, что такое растительный мир и любит землю. Вырос в деревне и практически всё детство проходил босиком – разувался в апреле и обувался в октябре. Много времени проводил в лесу. Зимой мешками собирал сосновые шишки на семена и сдавал их в лесничество. А затем за несколько лет от того же лесхоза, в конце 50-х и начале 60-х прошлого века, посадил сотни тысяч хвойных саженцев (более точно подсчитать невозможно) – сейчас за 55 лет там выросли целые леса. Правда, этот лес лучше не посещать, так как там – центр Чернобыльской зоны, в 8-ми километрах от атомной электростанции, и именно туда упала вся радиоактивная пыль и грязь от теплового взрыва реактора. Не повезло, что ветер тогда, 26 апреля 1986 года, дул в направлении родной деревни Крюки.

Во-вторых, Юницкий, как никто другой, понимает, что такое экология. Он потерял малую родину – там, за колючей проволокой, остались его корни. И сделала это так называемая «самая безопасная энергия» – электрическая, которую, как оказалось, не так просто безопасно получать и использовать. Правда, лес, посаженный ещё в далёком детстве Анатолием, до сих пор выполняет свои функции в экосистеме планеты – каждый год с каждого своего гектара он пополняет биосферу 30-ю тоннами кислорода и отфильтровывает из атмосферы 35 тонн пыли и техногенной грязи.

В-третьих, Юницкий много лет был фермером, и знает не понаслышке, что такое растениеводство. Один из принципов, которыми он руководствуется в своей жизни и работе: «Мы не получили Природу в наследство от наших предков, мы взяли её взаймы у наших потомков».

Для того, чтобы построить в полном объёме ЭкоТехноПарк, сертифицировать три транспортно-инфраструктурных комплекса – грузовой, городской и высокоскоростной междугородный – нам необходимо около 300 миллионов долларов прямых инвестиций. Каждый рубль, доллар, евро или фунт – на счету. Зачем тратить инвестиции на поездку к символу, а это для тысяч наших инвесторов суммарно будет несколько миллионов долларов? Разумнее инвестировать эти средства на прямые цели и задачи ЭкоТехноПарка. Тогда при тех же затратах у каждого инвестора будет увеличенная доля в холдинге и дивиденды по ней, отдача от инвестиций наступит быстрее, а самые главные риски – недофинансирование программы (без финансов программа нереализуема в принципе) – будут снижены.

.... * * * ....



***Ануш Саргасян**, Турция*

Пути-дороги в моей жизни

Родом я из Армении, армянка, но здесь, в Турции, живу уже пятнадцать лет. Представляю здесь турецкое представительство SkyWay в Анкаре.

По специальности я юрист. Работала в прокуратуре в Армении, занималась вопросами экологии. Ещё в юные годы я мечтала очистить мир от вредных для жизни веществ, от заводских отходов, сделать чистой атмосферу, избавить её от копоти заводских труб, чтобы человек дышал живительным и чистым воздухом.

Дело в том, что правительственные системы и их отношение к окружающей среде желало быть лучше и ответственнее. Экономика и политика так тесно переплелись, что для решения экологических проблем не оставалось ни сил, ни ресурсов и, может, и желания. И я по своему наивному и благородному желанию поставила перед собою цель в корне изменить соотношение понятия «человек и природа» в лучшую сторону, сбалансировать эти два понятия, свести их воедино.

Работая в той системе, которая и обязана была заниматься этими вопросами, видела, что, к сожалению, занималась она ими не в полной мере, потому и решила оставить это поприще. Оставить для того, чтобы найти то место и работу, где могу вплотную заниматься охраной природы, принимать в этом самое непосредственное участие. Чтобы мне не было мучительно больно за прожитые годы, за то, что я могла стать в ряды защитников и борцов зелёного мира и не сделала этого. Поэтому влилась в их ряды. Только после этого я почувствовала себя верной своим принципам и своей мечте.

Я много думаю обо всём. С юных лет думала, сны ко мне приходили чистые и светлые, я ходила среди цветов, купалась в чистой воде, летала по чистому воздуху, пила его живительный настой и не могла напиться, таким он сладостным и божественным был…

Сколько вреда принёс человечеству прошлый век! Не само время, а непосредственно человек, который жил в этом мегаполисе. Человек для человека старался, казалось, делать добро, облегчал его жизнь, снабжая техникой и теплом, а на самом деле, что получалось… Воздух отравлялся вредными веществами от химических и других заводов, от машин и других двигателей. В реки и озёра тысячами тонн стекались отравляющие вещества, и мы по сей день пьём воду с привкусом таблицы Менделеева. Ужас! Двадцатый век принёс на землю ужасы войн, техногенных катастроф, бездумного отношения человека к природе, а значит, и к своей личной жизни.

Человек (правительство) строит города и поселения, но не заботится о завтрашнем дне. Дома ветшают, дороги приходят в негодность, и только горы со снежными вершинами не меняют своего облика. Добраться до них и изменить их вид человек бессилен. И слава Богу!

Кстати, о дорогах… Сколько бед они принесли человечеству из-за своего несовершенства! Я потеряла родного брата Тиграна, и убийцей его стала она, дорога. И сына своего я назвала в честь брата – Тигран.

И о дорогах я раньше мечтала и теперь мечтаю. Я хочу видеть дороги без бензинового запаха, без аварий и катастроф, чтобы они были безопасны и приятны для передвижения. Не на машинах мы должны передвигаться, не на поездах, не на самолётах, а на каком-то другом транспорте, который стал бы родным человеку, оберегал его от неожиданностей, как отец и мать. Возможно ли такое? Такой вопрос я задаю человечеству и получаю в эфире ответ: «Да, возможно!»

Тогда я бросаю в Космос свой девиз:

– Давайте вместе спасать Планету!

Я хочу своему сыну оставить прекрасное наследство. Не богатство, не материальные какие-то ценности, а чистую Планету. Поэтому я и включилась в проект «Струнные дороги Юницкого», который сегодня получил название SkyWay, отдаю ему все силы и время. И всё для того, чтобы мой сын имел полное право воскликнуть:

– Это моя мать Ануш одной из первых поверила в этот проект, включилась в его реализацию, и я мечтаю вместе с ней сесть в этот прекрасный юнибус на первое место и прокатиться над землёй по просторам нашей Планеты.

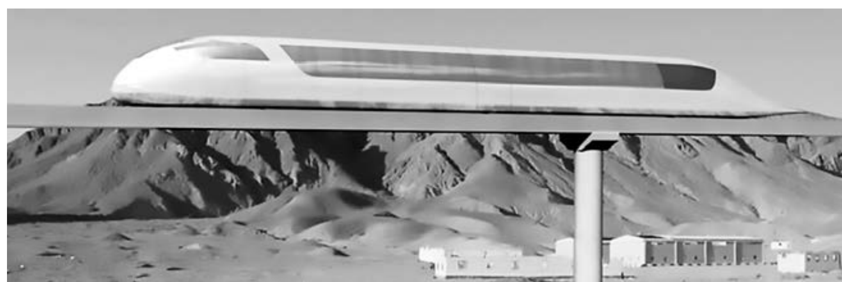
А в заключении хочу сказать вот что. Сегодня в центральном офисе «СТЮ» собралась группа заинтересованных представителей, которые включились в создание SkyWay. Все они стали моими друзьями. Это – Оксана Перелома из Риги, Гузель Магасумова из Челябинска, Ирина Ральцева – директор юридического департамента Swig, руководитель Харьковского представительства, и остальные – Дмитрий Слюсар, Игорь Романенко, Мурник Армандс, Владимир Маслов, Ольга Шандина…

Мы, находясь в Центральном штабе SkyWay, пожимая руку Генеральному конструктору Анатолию Юницкому, слушая его выступление, обойдя всю его команду за рабочими столами, УБЕДИЛИСЬ, что это не выдуманная структура, а живые люди, которые в поте лица своего трудятся над дорогой будущего.

Мы успели «прокатиться» в юнибусе, став группой в деревянный пока макет, но ощутили себя сразу же над землёй, почувствовали дыхание новой эпохи, нового времени, новых скоростей и возможностей. Это, скажу вам, незабываемо, это впечатляет, вселяет в наши души уверенность, что скоро мы будем первыми пассажирами этого удивительного, не фантастического, а реального транспорта!

Мы разъехались по своим странам и городам с чувством огромной радости и гордости, неся в своём сердце главный призыв:

– Живи, SkyWay! Мы сделаем всё, чтобы по струнам этого столетия помчались сверхскоростные, удивительные и умные машины!



Мы вливаемся в проект Истории

Отзывы инвесторов



Елена Катохина

Почему я стала инвестором SW

Анатолий Эдуардович, извините, но не сдержалась, решила свой отзыв о струнной дороге написать в стихотворной форме. Это соответствует моему отношению к Вашей гениальной идее. И поэтому это посвящение адресуется лично Вам.

Добрый вечер, мой друг!
Не случайно к тебе между строк…
Для тебя скоро станет не тайной,
Про кого я рифмую свой слог.
Я поведать хочу о Юницком.
Про СкайВэй, про семью и мечты,
и о будущем – дальнем и близком.
Обещал, что как проза просты.
Год назад, бороздя по просторам
Необъятной всемирной сети,
Сайт «SkyWay» представился взору,
Не смогла тогда мимо пройти.
Изучила я все аргументы,
Долей первых купила пакет,
подсчитала свои дивиденды –
И просто влюбилась в проект.
«Что же больше всего повлияло
На решенье моё?» – спросишь ты.
Я отвечу: причин здесь немало,
Но важнее всех были мечты.
Мечтаю я, чтоб мои дети
Жили в чистой, комфортной стране,

Катастроф чтоб не стало на свете,
безопасным стал транспорт втройне.
Расстояния стали бы ближе,
Чтоб с любимыми связь не терять.
А Вай Фай подключался повыше –
Ведь прогресс никому не сдержать.
Верю я, что эпоха СкайВэя
Распахнёт дверь заветным мечтам.
У Юницкого в жизни идея:
Подарить безопасный мир нам.
Напоследок, мой друг, я желаю
Воплощенья твоих светлых снов.
И мечта пусть всегда окрыляет,
ну а миром пусть правит любовь.

.... * * * ....

Александр Мосин, *Москва, Россия,*
https://vk.com/moseen

Мы стоим в шаге от воплощения
мечты в реальность

На протяжении веков человеческая мысль проникала сквозь пространство и время, строила грандиозные планы, выдвигала фантастические проекты.

Но проходит время и то, что казалось невозможным, сегодня является частью повседневной жизни. Мобильный телефон – раньше это было фантастикой!

От эскизов Леонардо да Винчи до первого вертолёта Сикорского прошло более четырёхсот лет. От полёта мысли Циолковского до первого шага человека в космос – сто пятьдесят.

Сейчас мы стоим на пороге нового открытия человека и в наших силах приблизить наступление нового будущего. Будущего... без аварий, пробок, без загрязнения окружающей среды. Будущего... где транспорт безопасен, экологичен и быстр. «Фантастика!» – скажете вы?

Я же говорю: «Мы – не фантасты, мы – реалисты!»

От идеи до воплощения длинный путь: 36 лет разработок и расчётов, изготовления моделей и опытных испытательных образцов приблизило нас к ключевому этапу – сертификации транспорта.

А затем к воплощению – строительству транспортных систем. Мы стоим в шаге от воплощения мечты в реальность.

Наша компания Rail SkyWay Systems Ltd зарегистрирована в Великобритании, и я приглашаю Вас стать нашим акционером.

Я сам являюсь акционером компании и приобрел доли на 100 000 рублей. Более 500 000 собрали мои друзья, которым рассказал об идее струнного транспорта.

Приобретая пакет на 100 фунтов – вы приближаете будущее. И ещё...

Одна доля сегодня завтра может стоить миллион. Фантастика?!

Да нет, повторяю, реальность!

Андрей Хавратов, *г. Киев, Украина.*
– Автор и Создатель проекта Академия Частного Инвестора.
– Основатель инвестиционного фонда SkyWay Invest Group.
– Профессиональный инвестор.
– Частный трейдер.
– Коуч и Бизнес Тренер по финансовому развитию Личности.
https://vk.com/id134733953

Я инвестирую в ноу-хау

Компания RSW Systems – это новые струнные технологии транспортных перевозок Юницкого. Вопрос в том, насколько надёжной будет инвестиция. Я как эксперт в инвестировании хочу рассказать, по каким критериям я оцениваю эту компанию, почему лично я инвестировал и сколько нужно средств инвестировать в том направлении.

Компания развивается с новыми технологиями транспортных средств, что немаловажно. То есть я лично инвестирую в ноу-хау.

Руководитель компании и сама компания открыты для общения, они встречаются с инвесторами, и лично я беседовал с Анатолием Юницким, задал ему ряд вопросов, которые меня интересовали.

Компания зарегистрирована в Великобритании, и если бы я регистрировал компанию мирового уровня, то я бы тоже открывал её в Британии, потому что в этой стране есть ряд законов, защищающих частную собственность.

Переуступка доли происходит у регистра на законных основаниях, и это очень важно – я являюсь совладельцем, где у меня есть определённая доля в этой компании...

Ещё очень важный факт, почему я инвестировал в этот проект: потому что это инвестиция в будущее транспортных перевозок, тем более высокоскоростных. Что также намного дешевле существующих скоростных транспортных технологий на магнитной подушке.

Компания взяла направление «народного» инвестирования, где народ напрямую делает инвестиции, без каких либо брокеров и посредников, наши инвестиции идут напрямую в компанию.

Перспективы развития этой отрасли, которые я вижу, просто невероятны. Ведь сколько в мире есть миллионов километров существующих дорог. Расход металла в технологии SkyWay идёт гораздо меньше, а эффективность гораздо выше.

Все существующие плюсы гораздо выше, чем минусы. Но минусы тоже есть. Мне задают иногда вопрос: «Ведь это же риск?» Я обычно таким отвечаю: «Да, есть риск потерять средства, потому что это инвестиция. Но вы поймите, что если вы инвестируете даже в банковский депозит, у вас нет гарантии, что вы получите всю сумму ваших средств».

Здесь же риск может существовать в том случае, если, например, будет происходить нецелевое использование средств Анатолием Юницким – в этом плане может быть «минус». Но в этом у меня имеются огромные сомнения. Почему? Потому что я убедился в главном – у него планы намного выше. Он создал этот проект не ради обогащения. Если бы он этого хотел, то сделал это значительно раньше и легче, не прилагая таких огромных усилий, которые прилагает сегодня. Средства, поступающие на счёт RSW Systems, вкладываются непосредственно в то, чтобы проект продвинуть ещё выше и дальше.

Ещё один возможный минус: если вдруг эта технология окажется не рентабельной или не работающей, в таком случае технология умирает, и я потеряю свои деньги.

Третий минус: если вдруг правительства разных стран не разрешат этой компании проводить массовые изменения транспортных средств. Но тут есть плюс: например, если нас 50 млн инвесторов выскажут своё недоверие правительству, которое запрещает эту технологию, потому что мы все сами хотим её внедрения. Вот почему это, мягко скажем, не сильно большой минус.

Инвестиции на начальном этапе: в стартапы, в компании с новыми технологиями – они очень прибыльны. И я считаю огромным плюсом и достижением то, что руководитель компании и все его помощники пошли и идут по пути народного инвестирования, и что большие деньги от дохода этой компании будет получать не один какой-то конкретный человек, а вместе мы с вами – акционеры. И дивиденды при этом могут быть достаточно высокими.

Ещё очень важный плюс, что помимо дохода от дивидендов, появляется второй вид дохода – это акции, которые могут расти из года в год.

Это лично мой вывод и моё мнение, почему я инвестировал свои средства в этот проект.

Профессиональный инвестор, когда делает инвестицию, оценивает и считает, что если из 10 шагов даже 9 шагов будут минусовыми, но один шаг даст плюс, которые покроет все 9 минусов и даст сверхприбыль, то он смело инвестирует. Поэтому на данном этапе я считаю, что вам всем и мне лично очень повезло, что имеем такую возможность – участвовать в проекте Века. Слышу, звучит последний вопрос, уточняющий: «Стоит ли расценивать данную инвестицию как рисковую?»

Как бы я ответил на поставленный вопрос?

Всегда и во все времена, где были инвестиции, там были риски. От этого никуда не уйти. Поэтому единственное, что я могу посоветовать, не вкладывать весь свой капитал, а определённую его часть. Я уверен, что многие так и поступают. Мы же не идём «ва-банк», а спокойно вкладываем «свободные средства» в проект будущего, твёрдо надеясь, что наш вклад не только возвратится, но вырастет во много раз согласно геометрической прогрессии.



Марина Сон, *г. Находка, Россия.*
https://vk.com/id201783490

Я поняла, насколько благородна,
серьёзна и экологически чиста
миссия компании RSW SYSTEMS

Если честно, когда я и мой ребёнок увидели на сайте фото транспорта нового поколения, то, конечно же, мы были в восторге, и я сразу вспомнила фильм «Пятый элемент», где, помните, летающие машины. Я никогда не перестану восхищаться российскими мужчинами, и в очередной раз я имела честь познакомиться с необыкновенным человеком, человеком, который достиг невероятных успехов в своей жизни, у которого огромная сила духа. Это беларуский учёный, изобретатель, предприниматель – Юницкий Анатолий Эдуардович, который возглавляет компанию RSW Systems.

Как начинающий инвестор, как мама, я знаю, что никогда не буду инвестировать в алкогольные и табачные компании, потому что я хочу, чтобы моего ребёнка окружали здоровые, счастливые люди.

Когда я уже предметно изучила информацию о компании RSW Systems, я поняла, насколько благородна, серьёзна и экологически чиста миссия этой компании...

Так как это всё-таки высокоскоростной транспорт, как у женщины, у меня сразу возникли вопросы: насколько это безопасно, экологически чисто и комфортно. Вы, наверно, со мной согласитесь, что огромное количество аварий у нас происходит на дорогах. Ведь по статистике, ежегодно в мире погибает 1,5 млн человек, а более 15 млн становится инвалидами. Так вот представьте, если дорогу поднять над поверхностью земли, так, чтобы исключить возможность столкновения транспорта с другими автомобилями, пешеходами, животными.

Следующий важный момент для меня был комфорт. Все мы стремимся к комфорту, и ни для кого не секрет, что мы половину жизни проводим в дороге. Когда мы стоим в пробках и на остановке, мы вдыхаем огромное количество выхлопных газов, а это тяжёлые металлы, свободные радикалы, которые приводят к развитию раковых клеток. Выхлопные газы имеют свойство скапливаться и не поднимаются выше уровня семилетнего ребёнка. Представляете, чем сегодня дышат наши дети? Именно поэтому сегодня так много детей, у которых бронхиальная астма, всевозможные другие аллергические заболевания.

При моей жизни были реализованы очень многие глобальные проекты, такие как интернет и мобильная связь. Я этим всем с удовольствием пользуюсь, но меня лично в эти проекты никто не пригласил и не предложил мне заработать свою часть денег. Здесь же мне представилась уникальная возможность стать совладельцем компании и получать дивиденды. И я обязательно воспользуюсь этой возможностью.

***Владимир Плаунов,** г. Самара, Россия.*
– Кандидат технических наук.
– Учёный секретарь «Новые технологии» Академии наук авиации и воздухоплавания.
https://facebook.com/plaunov.v

Быть причастным к решению этой проблемы – большое счастье для человека

С Анатолием Юницким мы познакомились в 1998 году на одном из заседаний Академии Жуковского он рассказал об этой системе. Это было воспринято с большим интересом, вызвало много сомнений, много вопросов было задано от людей, достаточно научно и технически подкованных. Постепенно большинство вопросов было снято, но не все.

Мы с моим учителем В. П. Фроловым подошли к Анатолию Эдуардовичу и спросили, чем можно помочь. Он сказал: «Вы можете инвестировать какие-то суммы, но деньгами я вам не верну, а верну

долями будущих компаний». Мы помогли некоторой суммой и на протяжении всех 15-ти с лишним лет поддерживали какие-то связи, даже были какие-то совместные обсуждения.

И вот теперь состоялась повторная такая встреча с учёными авиационно-космического семинара, где было много специалистов заводов и крупных учёных. Здесь ситуация уже была другая...

За эти 15 лет он настолько продвинул эту железную небесную дорогу! Вопросы, конечно, всегда остаются, ведь она подвержена влиянию природных явлений и каких-то чрезвычайных ситуаций, и все эти вопросы были заданы и обсуждены. На меня произвела большое впечатление заключительная часть этой презентации, когда раздались громкие и длительные аплодисменты как благодарность создателю такой системы.

За все эти годы окрепло такое ощущение, что нужно продолжить пропаганду этой системы среди товарищей, друзей, коллег и начать инвестировать более серьёзно. Я уже привлёк более 50 человек и сам стал активным инвестором.

Несмотря на колеблющихся людей, которые думают, что это аналогично тому, как поступал Мавроди со сбором денег и надувательством, на самом деле это совершенно другое отношение к проблемам, касающимся людей. Все мы попадаем в пробки, платим здоровьем и жизнями, а эта струнная небесная дорога во много улучшит наше передвижение в пространстве, сделает его намного удобнее и дешевле.

Мы должны оставить нашим потомкам надёжный транспорт. Нет сомнения, что эти дороги покроют всю планету. И быть причастным к решению этой проблемы, я считаю, – большое счастье для человека.

***Михаил Фатеев,** г. Киев, Украина.*
– Основатель реалити-шоу «The Game» по мотивам Трансерфинга.
– Автор блога «Записки счастливого человека».
– Коуч и тренер по Трансерфингу.
– Профессиональный инвестор.
https://vk.com/mihailfateev

Эволюция и прогресс – неизбежны!

Совсем недавно, фильтруя и анализируя информацию в интернете, я наткнулся на новую транспортную технологию RSW. Эту информацию мне сбросил мой товарищ, т. к. моя деятельность связана с инвестициями. Мне стало интересно, что это – очередной интернет-проект или что-то принципиально новое? Я начал изучать и увидел

для себя принципиально новую, наглядную модель нашего с вами ближайшего будущего в области транспортной системы. Это принципиально новый вид транспорта – струнные технологии, основанные на трудах и работах Анатолия Юницкого.

Именно на глобализацию транспортных систем направлено внимание нашего с вами соотечественника, соратника Анатолия Юницкого, который уже сегодня проектирует и строит новый транспорт нашего с вами будущего – это Небесная рельсовая дорога. Рельсовая дорога построена на определённом уровне от земли, на натяжных опорах дороги перемещается легкий подвижной состав – т. е. вагоны.

Это примерно тот же самый поезд, но только он уже перемещается в воздухе и его скорость достигает 500 км/ч.

Основные моменты струнного транспорта:

1. Экономически выгоднее любого наземного транспорта.
2. Экологически чистый.
3. Комфортабельнее традиционного наземного транспорта.
4. Безопаснее традиционных транспортных систем.

Струнный транспорт SkyWay был одобрен бывшим Президентом, действующим премьер-министром Российской Федерации Дмитрием Медведевым. Но данный проект не нашёл должного внимания в плане инвестирования со стороны государства – выделения средств из государственного бюджета не произошло по понятным нам причинам: ни государству, ни чиновникам, ни олигархам не интересен этот проект в принципе.

Потому что на сегодняшний день уже состоялась монополия в сфере транспортных услуг, в основе всего это лежат большие деньги.

С развитием интернет-технологий у человека появилась новая возможность, в частности, такая, как народное инвестирование, или же, как сейчас это модно называть, краудинвестинг.

Это новая модель инвестирования, которая построена по принципу акционирования, когда любой гражданин мира может стать совладельцем той или иной технологии, запатентованной технологии – которая защищена всем пакетом документов нормативно-правовой базы.

Что же даёт участие в проекте обычному участнику, решившему стать акционером, присоединившись к народному инвестированию:

1. Возможность участия в разработке ноу-хау транспортных систем струнных технологий на самом начальном этапе её развития.
2. Рентабельность капиталовложения. Акции, которые он приобретёт и затем реализует через 2–3 года, будут превышать в сотни, а то и тысячи раз сегодняшнюю стоимость.

3. Высокую степень юридической защиты частного капитала посредством британского права, которое зарекомендовало себя только с положительной стороны за всю историю его существования в области юриспруденции. Именно там и зарегистрирована компания.

Почему меня заинтересовал этот проект? Прежде всего, потому, что я поддерживаю любое начинание, связанное с развитием в социуме человека и общества в целом, а в данном случае это современные экологически чистые системы в области транспорта.

Рано или поздно это будет, с нами или без нас, но это будет, потому что эволюция и прогресс неизбежны.

Когда мир увидит транспорт SkyWay?

Закончена разработка полного комплекта рабочей документации Струнного Транспорта Юницкого. Реальность документации опробована на собственной производственной площадке в Беларуси, где создан сертификационно-демонстрационный ЭкоТехноПарк технологий SkyWay.

В 2017 году построена и сертифицирована городская и грузовая транспортная система. В 2018 году будет построено 3 вида эстакадных транспортных систем SkyWay, размещённых над поверхностью земли на «втором уровне»:

– Городской SkyWay комплекс: рельсо-струнная транспортная городская эстакада 4-го поколения, скоростной (до 150 км/ч) городской грузопассажирский подвижной состав (юнибус) и транспортная инфраструктура, включающая пассажирские станции.

– Грузовой SkyWay комплекс для сыпучих грузов: рельсо-струнная транспортная эстакада протяженностью, грузовой подвижной состав (юникар) и инфраструктура, включающая автоматизированные погрузочные и разгрузочные терминалы.

– Высокоскоростной SkyWay комплекс: высокоскоростная междугородняя рельсо-струнная транспортная эстакада протяженностью 20 км, высокоскоростной (до 500 км/ч) междугородний подвижной состав на стальных колёсах (юнибус) и транспортная инфраструктура, включающая пассажирские станции.

ЭкоТехноПарк SkyWay будет включать в себя три эстакадные транспортные системы (с учётом путевой и вокзальной инфраструктуры, грузового и пассажирского городского надземного транспорта) и производственные помещения.

В ближайшей перспективе из площадки выйдет трасса высокоскоростного комплекса SkyWay для достижения скоростей в 500 км/час.

.... * * * ....

Инвесторы SkyWay – транспорта будущего

Калейдоскоп событий

22 декабря 2015 года

2015 год был очень продуктивным для группы компаний SkyWay. Именно с этого года можно вести отсчёт реального воплощения в действительность идеи создателя Струнных Технологий – Анатолия Эдуардовича Юницкого.

– 24 января – выбран участок для строительства будущего ЭкоТехноПарка SkyWay технологий, располагающийся близ географического центра Европы – г. Марьина Горка в Беларуси (в часе езды от Минска).

– 16 апреля – проведены геодезические исследования земельного участка.

– 22 июня – заключён договор на аренду земельного участка.

– 29 июня – пройдена государственная регистрация договора аренды.

– 17 июля – проведены инженерные изыскания на земельном участке.

– 20 июля – сформирован костяк проектно-конструкторского коллектива ЗАО «Струнные технологии».

– 21 июля – получено разрешение на проведение подготовительных работ.

– 25 июля – проведен субботник в ЭкоТехноПарке.

– 31 июля – переезд в новый офис в современном бизнес-центре «Титан» в г. Минске.

– 12 августа – на территории ЭкоТехноПарка установлена первая опора интеллектуального струнного ограждения и заложена капсула времени.

– 7 сентября – получено разрешение на проведение строительных работ.

– 10 сентября – готов котлован под уникальный транспортно-логистический комплекс, который представляет собой станция, выполняющая также роль анкерной опоры.

– 11 сентября – установлен паспорт объекта.

– 26 сентября – на территории ЭкоТехноПарка проведены испытания действующей модели подвесного монорельсового транспортного комплекса масштаба 1:10.

– 1 октября – залит фундамент строящейся анкерной опоры.

– 3 октября – на территории ЭкоТехноПарка акционерами SkyWay посажены первые деревья.

– 17 октября – на территории ЭкоТехноПарка состоялось торжественное открытие знака «Нулевой километр».

– 21 октября – группа компаний SkyWay получила грант ООН в рамках программы «Содействие переходу Республики Беларусь к «Зелёной экономике».

– 10 ноября – завершён нулевой цикл и устанавливается арматура пилонов первой анкерной опоры SkyWay.

– 14 декабря – произведён монтаж первой промежуточной опоры путевой структуры.

– 4 декабря – изготовлена диафрагма жёсткости первого этажа анкерной опоры.

– 17 декабря – в мастерской ЗАО «Струнные технологии» проведены испытания действующей модели навесного юнибуса и путевой структуры SkyWay в масштабе 1:10.

Что было в SkyWay в 2016 году?

31 декабря 2015 г.

– В январе 2016 года заложено строительство следующей анкерной опоры, выполняющей также роль пассажирской станции, и уже весной её строительство будет завершено.

– Весной начнут варить струнные фермы, приступят к установке и натягиванию «струн» путевой структуры, а также будут выполняться работы по обустройству.

– Параллельно будет происходить изготовление подвижного состава – городские юнибусы (навесные и подвесные) и элементов системы управления, безопасности, переключения и освещения.

– К лету будет построена трасса лёгкой городской системы прогулочного транспорта с юнибайками.

– Также летом будет завершен монтаж городской транспортной системы SkyWay, предназначенной для движения подвесного и навесного скоростного юнибуса (до 150 км/ч). Эта «струнная дорога» также будет являться участком высокоскоростной 15 километровой трассы (до 500 км/ч). Осенью начнутся тестовые испытания городской транспортной системы и её опытно-промышленная отработка.

– Параллельно будет также осуществляться строительство грузовой транспортной системы: будет произведена установка анкерных и промежуточных опор, натянуты «струны» путевой структуры, построены фермы и разгрузочно-погрузочные терминалы.

– Уже к осени будет продемонстрирована работающая грузовая транспортная система SkyWay, сочетающая в себе одновременно две

независимых транспортных линии (подвесной и навесной транспорт). Навесной транспорт – грузовой поезд-юнитрак для перевозки сыпучих грузов – путепровод, являющийся аналогом конвейерной линии (объёмы перевозок – до 25 млн тонн в год.). Подвесной транспорт – независимые грузовые юнитраки автоматически перемещающиеся по нижней части рельсо-струнной эстакады. Такой юнитрак обеспечивает перевозку любых грузов – сыпучих, жидких и штучных.

– Построенные трассы пройдут сертификацию и в октябре будут приглашены правительство и заказчики, которым будет продемонстрированы работающие грузовая и городская транспортные системы SkyWay.

Те, кто уже инвестировал в развитие технологии SkyWay:

- Организация Объединённых Наций
- Госкино СССР
- Федерация космонавтики СССР
- Советский фонд мира
- Министерство экономического развития Российской Федерации
- Госстрой России
- Губернаторы – Красноярского края (Александр Лебедь), Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (Александр Филиппенко)
- Администрации Хабаровска, Ставрополя и Екатеринбурга
- Тысячи обычных людей
- Предприниматель Анатолий Юницкий
- ...список можно продолжить...

Австралия пожелала иметь «струны» Юницкого

Визит австралийской делегации

16 сентября 2015 г.

ЗАО «Струнные технологии», входящее в группу компаний SkyWay, посетила делегация из Австралии во главе с Родом Хуком – весьма уважаемым и опытным руководителем компании Rod Hook and Associates (RHA), экс-руководителем Департамента планирования, транспорта и инфраструктуры Южной Австралии.

Род Хук принимал участие в реализации самых разных проектов, включая инфраструктуру, транспорт, охрану окружающей среды. Его успешная работа изменила то, как живут и работают люди в Южной

Австралии, в частности, в Аделаиде. Речной порт Expressway, подземные скоростные путепроводы, расширение и реконструкция трамвайных путей, пешеходные мосты – это далеко не полный список деятельности господина Хука.

Аделаиду в шутку стали называть «городом двадцати минут» – именно столько требуется, чтобы добраться с окраины в деловой центр. Однако в последнее время дорожная сеть с трудом справляется с увеличением транспортных потоков.

Так как господин Хук в течение последних 10 лет был ответственным за контроль и выполнение проектов по программе капитальных вложений в транспорт и инфраструктуру общей суммой более 10 млрд долларов США, он не мог не заметить нарастающую транспортную проблему.

Вот почему Род Хук заинтересовался прорывными технологиями SkyWay и сразу же прибыл в Минск со своим специалистом по маркетингу Мари Вочоп, чтобы больше узнать о возможностях нового транспорта.

В ходе визита Анатолий Эдуардович познакомил австралийских коллег с сотрудниками 15 конструкторских бюро ЗАО «Струнные технологии» и работой ключевых отделов компании.

Род Хук был приятно удивлён профессиональной работой сотрудников компании, степенью и глубиной проработки всех элементов инновационной технологии.

Дальше гости отправились в ЭкоТехноПарк SkyWay.

На территории ЭкоТехноПарка начались и интенсивно продолжаются строительные работы. А ещё недавно это была неухоженная земля, заросшая бурьяном и сорняками, с ямами глубиной 3 метра, пропитанная соляркой и пороховыми газами – это был заброшенный танковый полигон. За короткий срок эта территория превратилась в полноценный строительный объект. Понятно, чтобы превратить все амбициозные планы в жизнь, компании SkyWay предстоит ещё выполнить очень много работы. Но и сейчас уже есть что показать-продемонстрировать нашим гостям из Австралии.

Перед тем, как отправиться на строительную площадку, Анатолий Юницкий подводит гостей к стенду, на котором изображён план стройки:

– Вот это станция, она двухуровневая, трёхэтажная. Потому что одна часть будет разгонной, где можно разгоняться, а потом ещё пятнадцать километров – высокоскоростной участок.

Род Хук всматривается внимательно в стенд, указывает пальцем в одну точку:

– А почему именно подъём трассы на восемь метров? Изменить высоту можно?

– Почему восемь? Мы посчитали, что это безопасное расстояние для того, чтобы проехала под трассой любая машина, прошёл человек, пробежало животное. А опуститься мы можем до уровня земли. Когда едет трамвай, то он едет над асфальтом, правда? Мы можем убрать колёса и ехать, как трамвай, на уровне асфальта.

– Тогда у меня следующий вопрос. А какие виды городского транспорта будут реализованы в ЭкоТехноПарке?

– Вот на этом варианте городской системы… Вот видите здесь ферма два в одном – подвесной и навесной. А здесь будет лёгкий рельс, здесь нет фермы, и это будет типа юнибуса и юнибайка. В салоне юнибуса мы с вами вчера сидели – это для лёгкой системы. Конструктивные особенности и преимущества струнного транспорта перед другими видами очевидны, это доказано и расчётами, и практическими испытаниями. Рассмотрим уклон движения транспорта. Четыреста метров, и снова спускаемся вниз. Эта конструкция позволяет делать пролёты до двух километров. Это использование стальных сплавов. Если же мы применим более прочные материалы, то этот пролёт мы можем увеличивать до пяти километров. Это уже предельно.

Господин Хук задумался, задаёт снова вопрос:

– Меня интересует грузовая система. Известно, что проблема перевозки грузов в Австралии стоит очень остро, достаточно вспомнить гигантские автопоезда, курсирующие по континенту. Это не самый эффективный и экологичный транспорт. Скорость движения грузового транспорта может быть таким, как у городского? Или, может быть, как у высокоскоростного?

– А зачем высокая скорость грузовому транспорту, который перевозит промышленный груз? Разве это главное? Главное – объём перевозок. Руду с карьера можно вести долго, она не портится. Здесь важна часовая, суточная или месячная производительность, даже годовая. Если мы увеличим скорость перевозок, то перевозка станет более дорогой и менее эффективной. «Боингами» никто руду не возит. Это будет очень дорого. Поэтому оптимальная скорость перевозки грузов – 30–50 км/ч. Это наиболее эффективно. Но мы знаем, что есть скоропортящиеся грузы – продукты питания, фрукты и овощи, виноград, молоко. Кроме этого, товары, которые необходимо быстро доставить к указанному месту, – почта, лекарства и так далее. Так для этого предусмотрен высокоскоростной грузопассажирский транспорт, в котором будут грузовые отсеки.

– Спасибо, господин Анатолий. Я удовлетворён ответом.

– Тогда я приглашаю вас на строительную площадку, где производится фундамент под анкерную опору. Вы вчера видели расчётную часть, мы её показывали, как деформируется опора, она может доходить до менее десяти сантиметров. И не в стороны отклонение, а по направлению рельсов. За счёт деформации грунта и опоры. Менее десяти миллиметров – всего.

Подойдя к карьеру, где уложен бетон на дно, генеральный конструктор поясняет гостям дальше. Отлично со своей задачей переводчика справляется Виктор Бабурин. Перевод профессиональный, на высоком уровне.

– Основная нагрузка ложится на этот фундамент. Как видите, опора достаточно компактная для этого усилия, надёжная. Тем более, что тут будет станция. А на крыше будет сад. Трасса пройдёт в ту сторону, где работают трактора. Идём дальше. Вот здесь роют котлован, где должен разместиться пожарный водоём. Но мы думаем здесь оборудовать пруд, зарыбим его. Разведём редкие виды рыб. Думаю и верю, что когда вы приедете сюда в следующий раз, то мы угостим вас настоящей беларуской ухой. Мы здесь ничего не нарушаем экологически, наоборот, улучшаем и усовершенствуем природу.

– Спасибо, постараюсь воспользоваться вашим предложением, господин Юницкий, и попробовать национальной ухи. Продолжу свои вопросы, мне нужно узнать всё подробно, чтобы исключить неясности. Очень важно, что под строительство опор требуется небольшой участок земли. В моей стране земля очень дорогая. И находится она в частном секторе. А по вашему проекту строительство дороги отнимает или занимает минимальную площадь.

– Да, действительно это весомый аргумент, – дополняет Мари Вочоп своего руководителя, – это существенно удешевляет проект. Ведь не надо покупать или платить за аренду огромной территории. Это очень здорово!

Господин Хук, улыбаясь, кивает одобрительно головой.

– Ответьте мне на такой вопрос, – продолжает гид, – на каком языке нужно писать указатели для животных, когда они перебегают дорогу – на английским, немецком, французском? Они же гибнут в огромном количестве под колёсами автомобилей и поездов. А нам не надо ставить таких указателей, нам не нужно и других указателей типа «Переходите дорогу в указанном месте», «Осторожно, переезд!» и другие… Потому что по воздуху люди не ходят, и машины не ездят, только птицы летают. Так для них предусмотрено предупреждение, они не столкнутся с нашим транспортом.

– И последний, главный, вопрос. Мы убедились, что струнный транспорт – это уже реальность, это огромный прорыв в технологии будущего. Скажите, реально ли построить, оптимизировать SkyWay в моей стране?

– Отвечу так. Для каждого адресного проекта всё это оптимизируется. Реализовать наш проект можно в любой стране, даже между островами, в труднодоступных районах нашей планеты. Перед тем, как строить, нужно обязательно изучить характер местности, грунта, подводных течений, климата, расстояние перевозок, узнать, какие требования скоростей перевозок предъявляются на определённой местности, каков объём перевозок груза, – и только после этого мы можем дать оптимальное решение под этот адресный проект. У нас есть множество вариантов оптимизации – по любой местности.

Вернувшись в Минск, Анатолий Юницкий и господин Род Хук согласовали дорожную карту применения технологии SkyWay на территории Австралии и после этого подписали соответствующие документы.

А в конце встречи – хлеб-соль, хозяева дорогим гостям предложили продегустировать крепкие напитки для закрепления всех договорённостей в «Белорусской Хате» под музыку национальной волынки.

.... * * * ....

О себе и о нас



Юрий Кащук, *главный конструктор УКГ «Транспортных сооружений, инфраструктуры и оснастки» ЗАО «Струнные технологии»*

Трассы, дороги, пути…

Вся наша жизнь начинается с дороги. Ребёнок делает в своей жизни первые шаги, позже избирает для себя дорогу. Свою дорогу. Он – путник, отправившийся в мир по своей дороге.

Путник и дорога… Дорога и Человек.

И моя стезя привела меня в эту сферу – SkyWay. Дорога привела к дороге. К непростой дороге, космической, струнной. Уникальной.

Чтобы понять мои жизненные дороги, поясню: я – сын военного, а это означает переезды из одного места в другое. Не успеешь закрепиться на одном месте, как тут же отец получает приказ явиться в другой регион, в другую область страны.

Так случилось, или даже не случилось, а ничего для меня не поменялось и не изменилось в ощущении реального времени. Да, пришла новая эпоха, на часах истории стрелки отсчитывают новый цикл времени, а я остался в советском измерении. И я никак не могу в душе отделить Украину от Беларуси, Россию от Украины. Даже Балтийский регион для меня ощущается как-то нереально, в искажённом каком-то времени. И я не могу с этим ничего поделать. Видимо, сказывается военный уклад отца, для которого существовал Советский Союз. И тут не отцовское воспитание, он и не занимался этим, просто гены его передались мне. Такой уж я, как говорят, уродился. А хорошо это или плохо, не знаю.

Осталось в моей душе что-то украинское, что-то российское… Жил я в Баку, в России, в Азербайджане, в Армении, а сейчас живу в Беларуси. Поэтому в сердце моём всего понемногу, и впитывалось оно вместе с культурой разных народов, с песнями и традициями, семейным укладом и взаимоотношением между людьми.

Когда учился в восьмом или девятом классе, отец получил назначение в Беларусь.

Мечтал я стать судостроителем. Книги такие попались под руку. Они заинтересовали меня. А раньше хотел стать и космонавтом, и лётчиком. Но с годами желания менялись, как и менялось мировоззрение. В одно время я даже рассматривал возможность поступить в Николаевское морское училище. У меня накопилась целая библиотека книг по военному, гражданскому судостроению, короче, меня эта идея поглотила полностью и бесповоротно. Если честно, меня более всего тянуло к военной тематике. В душе не угасало чувство и понятие, что защищать Родину – это почётная профессия.

После школы пытался поступить в суворовское училище. Но не очень удачно сдал вступительные экзамены, конкурс был довольно большой, да и со зрением у меня проблемы. Если кто думает, что в это училище поступить легко и просто, было бы только желание, то он глубоко ошибается.

Идея поступать в Николаевское училище не оставляла меня, но моим планам не суждено было сбыться. Украина стала суверенным государством, и поэтому мне было трудно туда поступить. Хотя и было полно там родственников, но это не спасало положение. Да и стало жаль оставлять родителей одних. Так что мечта моя не исполнилась.

Решил поступать здесь, в Беларуси. Было такое учебное заведение БГПА – Белорусская государственная политехническая академия, сегодня это – Национальный политехнический университет. Работал, учился одновременно. Работал лаборантом в фирме «Белтехнология». Отправили меня туда на практику, там и остался работать. Сначала приставили меня помощником к более опытным технологом-конструктором. В 1998 году закончил учёбу. Специальность – инженер-механик. В той же компании и продолжал работать. Одиннадцать лет проработал в ней. Стал ведущим специалистом.

Ну и известный всем кризис, отсутствие заказов, неопределённость.

...Стою на остановке метро возле Академии наук. Кто-то пронизывает меня взглядом. Повернул голову – недалеко от меня стоит девушка. Что-то подтолкнуло меня, и я подошёл к ней. Слово за слово – и познакомились. Договорились о встрече.

Юля, так она назвалась, ехала домой после дежурства. Работала медсестрой в детской больнице.

Всё завертелось, закружилось. Поженились. Потом увеличилась семья – дочь Ксения, сын Матвей, дочь Ярослава, и нужно было думать о том, как содержать семью, – тех денег, что мы получали вместе, явно не хватало для нормальной жизни.

Пришлось искать новый источник заработка. Перешёл на другое место работы, благо, что специфика деятельности осталась та же – строительство и проектирование. Пришлось побегать по разным работам, но как-то успевал, зарабатывал. Тесно стало в квартире, начали думать, как приобрести новое жильё.

Когда родился второй ребёнок, руководитель первой моей работы предложил вернуться. Уже на новых условиях. Согласился. Начал заниматься прокаткой.

И решился вопрос с жильём. Мы попали в одну из программ государственного строительства жилья, и всё стало на своё место. Сейчас мы живём в отдельной квартире, где всем хватает места.

Опять возникли проблемы на работе, уже в экономическом плане. Снизилась зарплата, но уже и захотелось чего-то нового, интересного, где бы пришлось приложить свои творческие силы, которые дремали, ждали своего часа.

Выставил все свои данные в кадровое агентство. Через некоторое время мне позвонили и сказали, что я могу пройти собеседование в организации по строительству струнных дорог с её руководителем – Генеральным конструктором Анатолием Эдуардовичем Юницким.

Я тогда ничего не знал о струнных дорогах, хотя в интернете много видел проектов на эту тему. А здесь Юницкий во время собеседования открыл передо мной совершенно новый мир, новую планету,

и предложил поработать в этой компании. Не раздумывая, дал согласие. Но после нашего разговора всю ночь просидел у компьютера, знакомился с проектом SkyWay, изучал и сам проект, и отзывы о нём. Были и возвышенные отзывы, и негативные. В негативных можно было невооружённым глазом увидеть, что человек или далёк от этой темы, или просто ему не хватало ума понять, что это такое – струнные дороги. Или просто писали завистники, которые всеми силами старались испоганить идею, замарать её.

Меня захватила идея строительства этих дорог и зелёных городов. Я не хочу, чтобы мои дети жили в современных каменных джунглях с отравленным воздухом, а строили свои дома на природе, и строили не по единому проекту, а вносили своё, новое, уникальное. Чтобы мои дети не боялись перебегать дорогу, не оглядывались в страхе, не наедет ли на них машина, а улицы были вовсе без транспорта.

Весной прошлого года я влился в коллектив, которым руководит Анатолий Юницкий.

Должность моя сегодня – начальник УКБ. А Андрей Здрок в то время был главным конструктором всего проекта. Я был у него подчинённым. Сейчас я являюсь главным конструктором управления. Произошло укрупнение компании, реорганизация, у меня добавилось подчинённых.

В мои обязанности сегодня входит проектирование непосредственно оборудования и оснастки, куда входит и стандартизированная рельсо-струнная эстакада, и специфических приспособлений, что необходимо специально изготовить для того, чтобы смонтировать путь, изготовить путь, изготовить непосредственно юнибус; обеспечить требуемую ровность пути.

В моё подразделение вошёл отдельно проектный отдел КБ, который занимается непосредственно вообще эстакадой, транспортными сооружениями, в принципе всё то, по чём поедут юнибусы, и входит в мои обязанности и исполнение.

С дорогой я сжился, живу ею. Перед отпуском произошли серьёзные трудности в проектировании проекта. Ну никак не шло проектирование, никак не могли подступиться к единому решению.

Проблема и спать не давала, в снах своих я видел её решение, радовался, а когда просыпался, всё рассыпалось. Это уже была самая настоящая головная боль, которая не уходила, не отпускала.

И в один из дней тот ларчик неожиданно открылся, в руках оказался тот заветный ключик, который и помог нам открыть доступ к «засекреченным документам».

И я со спокойной душой ушёл в отпуск.

Не скажу, что постоянно я вижу струнную дорогу во сне, но периодически я мчусь по ней с огромной скоростью, и я только

волнуюсь и переживаю за то, чтобы успеть домчать до той заветной станции, которая называется «Дорога Юницкого».

Перед сном, когда я укладываю вместе с Юлией детей, кто-то из них обязательно попросит рассказать сказку. Я не переношу в семью рабочие моменты, мы почти не говорим о «струнах», но обязательно вкрапливаю в какой-то сказке приблизительно такие слова:

– И отправился царь-царевич в долгую и трудную путь-дорогу… И та дорога привела его к огромному дубу, который стоял не берегу огромного моря…

А это означает, что я готовлю их к разговору, который придёт в будущем.

В самое ближайшее время юнибусы по струнам поднимутся над землёй.

Возводятся сегодня бетонные эстакады, их соединят струны, а по ним бесшумно полетят, именно полетят, а не загрохочут на стыках колёса, чудо техники – юнибусы.

А мы обязательно воскликнем:

– Летите, быстрокрылые птицы, летите, и пусть вам на всех трассах сопутствует удача и радость!

.... * * * ....



Дмитрий Чуканов,
главный конструктор
подвижного состава

Электромоторы – сердце юнибусов

Каждый из нас оканчивал школу и не задумывался о своём будущем. Кто мечтал быть космонавтом, кто артистом, кто инженером… Куда кого, как говорят, тянуло.

Я родился в Минске и школу закончил здесь же – в 1981 году.

Любил строить, занимался моделированием. Занимался разными «железками» – собирал модели игрушечных машин и тракторов, вертолётов и самолётов. Мне нравилось этим заниматься самостоятельно, с удовольствием посещал кружки по моделированию. Ну и, наверное, через эти кружки и через свои индивидуальные занятия – это увлечение и дало толчок к тому, что со временем понял: это «моё», в этой сфере или области я чувствую себя комфортно и уверенно.

Поэтому, когда заканчивалась школьная учёба, я уже знал, куда буду поступать – только в политехнический.

Мать, Елена Григорьевна, работала директором Библиотеки Центральной библиотечной системы. Отец работал в аэропорту авиационным техником. И надо же случиться беде. Авиакатастрофа. Отца не стало...

Учусь на вечернем отделении и работаю в школе лаборантом технических средств обучения. Нужно было обучать учащихся, как организовать музыкальный вечер, как расставить и настроить аппаратуру, провести музыкальное сопровождение. Окончил институт, получил специальность.

А ещё в 1985 году пришёл в объединение «Горизонт», завод «Сигнал», начал работать наладчиком технологического оборудования. Центральная библиотечная система, которой руководила мать, объединяла заводские библиотеки. Так что я, можно сказать, непроизвольно влился в эту систему, хотя и по другому профилю.

Настали трудные времена, и поэтому пришлось распрощаться с заводом, уволиться. Перешёл на другое место работы. Стал работать в КБ нестандартного оборудования. Работал там до 1993 года.

Переходов было много, так диктовала жизнь. И где-то в 1998 году я почувствовал, что пора остановиться, прибиться к одному берегу. Устроился на работу в совместное беларуско-французское предприятие «Сироб». И вот там я овладел интересными программами, включился в создание проектов, которые и дали толчок к дальнейшему их освоению и совершенствованию. Предприятие создавало роботы для микроэлектронной промышленности. Это было новое и интересное направление, которое заинтересовало меня. Это не стандартная работа, привычная, какой я занимался раньше. Здесь каждый день открывалось что-то новое, и приходилось напрягать мозги, экспериментировать, добиваться результата.

Это были роботы-манипуляторы, которые, имея «вложенные мозги», перекладывали детали из одного места в другое. Делали ту рутинную работу, от однообразия которой человек уставал, и поэтому её поручали роботам. Расширился и мой научный и интеллектуальный потенциал, я вырвался из сетей однообразной жизни на простор творчества, экспериментаторства, поиска новых путей в этой интересной области.

Но и здесь, почувствовав, что нужно подниматься ещё выше, что стало тесно и в этих просторных рамках, перешёл на новое место работы. Это был уже 2000-й год…

Начал работать в организации, которая занималась разработкой и установкой ветроэнергетических установок – ветряков. Я влился в коллектив, который состоял из пяти человек, я – пятый. И благодаря нашим усилиям и слаженной работе в Польше впервые дала электричество такая энергетическая установка, которую мы сделали. Почему

в Польше? Это был их заказ, они вложили в это свои средства. Так как фирма была Столинским спонсором, у них в огороде и стоит эта установка. Это действительно был их огород на его земле. В 2000 году начали проектировать, а спустя три года смонтировали и ввели в эксплуатацию. Большой – 65 метров высотой. Здесь сыграл свою роль эффект Магнуса, его мы использовали. Это как в самолёте лопастный пропеллер. Цилиндр, который вращается, длиной в 28 метров и в диаметре 2 метра. Если его обдувать воздухом, то возникает подъёмная сила. Цилиндр состоял не из лопастей, а из просто вращающегося цилиндра.

Новый поворот или пересадка на моей трудовой дороге. Она привела меня в новую организацию, которая занималась рекламными щитами. Высота их 20 метров от земли, размер – 5 на 12 метров. Да ещё вращающийся. Мы его сделали. Он есть и в интернете. Установлен в городе Шинкент. Эта конструкция носит международное название «Юнипол». Почти такой же формы щиты, изготовленные по моей конструкции, находятся в Калининграде. Более двадцати.

Использовал я свои знания и умение и в других организациях, в которых работал позже. И каждый раз мой опыт набирал силу, пополнялся новыми открытиями, неожиданными находками. И я был рад, что не засиживался на одном месте, когда работа приедалась, становилась скучной, я чувствовал, что по невидимым ступенькам я поднимаюсь выше и выше.

2010 год… Я устроился работать в фирму «Ёавто», которая занималась проектированием гибридных автомобилей – ёмобилей – и их изготовлением. Новая область, новые подходы, которые требовали нестандартного мышления – и это меня радовало. Два года в этой системе дали мне многое, передо мной открылись новые горизонты. Неожиданно эта структура несколько реорганизовалась, и я оказался в спортивном отделении. Занимался автомобилем, но профиль немного изменился – переключился на спортивный ёмобиль.

Он был создан, сделан, и его тоже можно увидеть в интернете. Со всеми данными, со всеми характеристиками. Это на ютубе, под названием «Яровит» – «Так можем только мы».

Ну и 2014 год стал переломным годом в моей жизни. Он преподнёс мне не только новую остановку, а я, как считаю, причалил к своему берегу, к которому, наверное, стремился всё время. Моя дорога привела к Струнным дорогам Юницкого – SkyWay.

Как я пришёл сюда? На «Яровите» усложнилась обстановка, не выплачивалась зарплата. А был я не рядовой сотрудник, а являлся главным конструктором по проекту автомобиля, возглавлял КБО «Спецпроект».

Выставил в интернете своё резюме. Так сказать, своё портфолио. С ссылками на то, что я сделал, где об этом можно узнать в сети. И перед тем, как я собрался оставить свою работу, на мой мобильный телефон поступил звонок.

Девушка назвалась секретаршей Еленой Наумик, сказала, какую организацию она представляет, и попросила, если меня это заинтересует, прийти к главному конструктору и генеральному директору на собеседование по вопросу моего трудоустройства.

Первая беседа произошла с главным конструктором по подвижному составу Андреем Здроком. Беседа длилась около получаса, Андрей задавал вопросы, я отвечал. Попросил прийти спустя некоторое время вновь. А за это время я зашёл на сайт «Струнных дорог», удивился, узнав, что это такое. Стало даже стыдно перед самим собой, что я раньше ничего об этом не слышал, увлёкшись ветряками и ёмобилями. А здесь открывались такие горизонты и небесные дали, что трудно всё сразу и охватить было невозможно, как и осмыслить. И вкрадчиво зарождалась мысль: «Неужели я могу попасть в эту сферу и могу быть полезен в этом полуфантастическом и таком реальном проекте?!»

Андрей позвонил мне сам, сказал:

– Приходите. Ещё раз поговорим со мной, а потом на собеседование и с Анатолием Эдуардовичем.

И произошла главная беседа с Анатолием Юницким. Я сказал ему, что долгое время занимаюсь электроприводами, электродвигателями, и что это область для меня не новая, имею большой опыт. И ещё на несколько вопросов я ответил ему. Мы разговаривали с ним почти на равных, потому что разговор шёл между двумя конструкторами, которые знали, что это такое и в каком нужно двигаться направлении, совершенствуя новый вид транспорта, который никогда не создавался до этого.

– Будем работать, Дмитрий Николаевич, – промолвил генеральный директор. – Оформляйтесь.

До меня были приняты ещё два человека – Олег Дербенёв и Андрей Семсин. Один из них – ведущий инженер-конструктор, а второй инженер-конструктор. После того, как я пришёл, к нам присоединилась ещё три человека – Андрей Крупиц, Сергей Рудько и Виталий Валюк. Они работали вместе со мной на «Яровите». Я их знал очень хорошо, каждому из них мог доверять как самому себе. Поэтому и «потянул» их за собой, предложил влиться в мою команду. Конечно же, они с радостью согласились. И собеседование с ними происходило намного короче, чем со мной, потому что их предложил я.

Меня взяли сюда на работу в качестве начальника конструкторского бюро силовых приводов. Какая основная задача стояла передо мной и коллективом? Создание приводов для наших юнибусов, это то, что вращает колесо.

Было рассмотрено великое множество вариантов, когда использовались дизель-генератор, который вращал колёса, и просто дизель без электрической трансмиссии, и так далее… Рассматривались разные варианты. И все они как бы присутствовали, но не на главных ролях, а как бы в запасе, чтобы всегда при необходимости быть под рукой.

Мы уже не в творческом поиске, как говорят, а окунулись с головой в работу. Нам время выставило свой счётчик, и оно уже исчисляется не месяцами и днями, даже не часами, а минутами, если не секундами.

Вот-вот выйдут на трассу – на струнные рельсы – юнибусы и грузовые составы, и мы должны создать самые надёжные в мире движущиеся механизмы. Они будут призваны показать всему миру, что этот транспорт самый надёжный, самый дешёвый и необходимый человечеству.

Завтрашний день… Сегодня все наши творческие и физические силы КБ брошены на разрабатывание электромотора собственной конструкции.

Мы приближаемся к финалу, завершаем процесс создания. Мы уверены, а это подтверждают экономические выкладки и формулы, что наши уникальные электромоторы намного удешевят и перевозки, и потребление энергии.

Сейчас наш коллектив сосредоточился на строительстве опытного полигона, что под Минском. Планируем, чтобы в следующем году всё завертелось, задвигалось, поехало, повезло пассажиров и перевезло сотни тонн различных грузов… Мы добьёмся, что струнный транспорт придёт в движение, и это будет венец и начало огромной работы по возведению струнных трасс по всему миру.



Берёзовая роща ЭкоТехноПарка

.... * * * ....

Часть вторая

Про Моську и Слона

Экскурс в прошлое

И никуда от них не уйти, не спрятаться, не схорониться. Они как саранча, на каждом шагу, куда ни ступи. И путаются под ногами, не дают пройти. И так всю жизнь, все сорок лет, как он отправился в путь по небесным струнам...

Враги и недоброжелатели, завистники и хапуги, «ласыя на чужыя каўбасы», как говорят на Беларуси. Кто они? Много их, но некоторых назовём своими именами…

Аферист Салим Мифтахутдинов и учёный Анатолий Юницкий: история с продолжением.

Проект струнного транспорта его автор, Анатолий Эдуардович Юницкий, учёный и изобретатель, разрабатывает несколько десятилетий. На протяжении всего этого времени для разработки проекта учёный использовал и собственные средства, и привлекал партнёров и инвесторов, а также получал гранты ООН и Федерации космонавтики СССР. И если с официальными грантами не возникало никаких проблем, то с партнёрами учёному везло не всегда. Да и как мог определить Юницкий: мошенник его будущий партнёр или нет, если люди охотно заключали договоры, начинали сотрудничество, а затем вели себя, мягко говоря, непорядочно? Были случаи, когда мошенники Юницкого попросту обманывали, пытаясь присвоить себе авторство проекта, или собирали инвестиции себе в карман, прикрываясь именем учёного.

Одна из таких неприятных историй, начавшаяся в 2010 году, тянется и по сей день. Суть её в следующем. В 2009 году партнёром Юницкого стал некто Салим Мифтахутдинов, который инвестировал деньги своей компании «Эдас» в компанию Юницкого – в течение трёх лет около 100 тысяч долларов.

При этом такие инвестиции, мягко говоря, были странными. Этот партнёр начал активную деятельность по привлечению инвесторов к реализации проекта. В частности, он регулярно и с удовольствием летал в командировки в Австралию и Таиланд, ОАЭ и Вьетнам, Иран

и Кипр, чтобы найти там 300 миллионов долларов, необходимых для завершения проекта, для строительства демонстрационно-сертификационного центра струнных технологий с тремя тестовыми участками трасс – грузовым, городским и высокоскоростным. Анатолий Юницкий, разумеется, охотно принял его помощь, однако Салим, видимо, забыл, что по условиям договора все затраты, в том числе и командировки, оплачиваются компанией. Таким образом, господин Мифтахутдинов в течение 2010–2012 гг. благополучно прокатал деньги, которые сам же и вложил, так как потраченная им сумма на командировки оказалась равной сумме его инвестиций.

Казалось бы, все денежные вопросы официально задокументированы, и вопросов по ним возникнуть не должно: вот договор, вот деньги, вложенные Салимом в компанию, вот финансовые отчёты, подтверждающие все расходы.

Но в конце 2012 года случилось то, что учёный Юницкий никак не мог ожидать от своего партнёра: Мифтахутдинов пришёл к Юницкому в офис, который он сдавал ему в аренду, и «вежливо» попросил подписать договор, в котором говорилось, что, оказывается, все деньги, которые он инвестировал ранее в проект и которые Юницкий и в глаза не видел, Салим давал лично ему в долг под большие проценты, поэтому учёному придётся их вернуть, причём в самое ближайшее время. Иначе он всё имущество, находящееся в офисе, в том числе всю документацию на ноу-хау, «возьмёт на ответственное хранение», попросту – отнимет. И даст команду охране не пускать Юницкого и членов его команды в офис.

Все расходы на многочисленные командировки Салима были отражены в финансовых отчётах и проходили через бухгалтерию. Но, тем не менее, Юницкий мошеннику Мифтахутдинову был вынужден уступить и подписать договор, так как его партнёр обещал учёному не только отобрать у него интеллектуальную собственность, стоимость которой составляет несколько миллиардов фунтов стерлингов, но и угрожал ему и его семье физической расправой.

Дело в том, что офис компании Анатолия Юницкого находился в здании, принадлежавшем Салиму Мифтахутдинову, владельцу компании «Эдас», занимающейся продажей сомнительных биодобавок собственного производства, которые впоследствии были признаны Академией наук России лженаукой. При этом партнёр учёного, предлагая офис и питание сотрудникам Юницкого как инвестиции, включил через два года все эти расходы в смету как процентный займ лично учёному.

В конце концов, это обернулось против Анатолия Эдуардовича: Салим полностью контролировал деятельность учёного, к тому же

в офисе была охрана, подчиняющаяся Мифтахутдинову, поэтому Салим мог в любой момент запретить Юницкому и его сотрудникам доступ в офис – а значит, и к документам, и к интеллектуальной собственности.

Под давлением афериста Юницкий подписал договор, так как опасался за себя, свою семью и свою интеллектуальную собственность. После подписания договора Юницким мошенник заявил, что всю собственность компании он берёт на ответственное хранение до тех пор, пока Юницкий с ним не рассчитается. И вот тут возникает вопрос: как может компания, занимающаяся распространением сомнительных биодобавок, брать на ответственное хранение чью-либо собственность? По закону этим могут заниматься только банки или иные финансовые и кредитные предприятия. Поэтому заявление Салима явно выглядит как рейдерский захват, что уже само по себе – уголовное преступление.

После этого Салим Мифтахутдинов подал на учёного в Гагаринский районный суд Москвы два иска: первый – на физическое лицо, то есть на самого Анатолия Юницкого. Аферист потребовал вернуть ему 1 млн рублей «займа».

Второй иск в размере около 4 млн рублей «займа» – уже на юридическое лицо, то есть на совместную компанию, где у Салима была даже значительная доля.

Несмотря на то, что к договору был приложен подробный финансовый отчёт компании за каждый потраченный рубль, суд принял сторону истца, который утверждал, что он был не инвестором компании, а кредитором лично изобретателя как физического лица. Странно, что судьи не обратили внимание на такие очевидные вещи, как некруглые суммы, якобы даваемые Салимом Юницкому в долг, с миллионами рублей и 56-ю копейками – кто же, давая в долг миллионы, разбивает круглые суммы на рубли и копейки? Такое возможно только в одном случае: если деньги вкладывались в проект безналичными расчётами (приобретение авиабилетов, проживание Мифтахутдинова в гостиницах за рубежом, оплата питания сотрудников и т.д.). А в исковом заявлении Мифтахутдинов указал, что передавал Юницкому миллионы рублей лично, с точностью до 56-ти копеек. Причём эти суммы непостижимым образом совпали с финансовыми отчётами компании.

Но суд не принял во внимание такие «мелкие» доводы Юницкого, в том числе о том, что подписание «липового» договора под угрозами – это уже мошенничество и вымогательство, то есть тоже уголовное преступление. Всё это наводит на определённые мысли…

В данный момент судебная тяжба мошенника и афериста Салима Мифтахутдинова с учёным Анатолием Юницким продолжается:

Юницкий подал апелляцию в суд высшей инстанции в надежде на законное и справедливое решение.

И был суд, и правда восторжествовала.

Слово заместителю Генерального директора по науке и юристу Вадиму Воробьёву:

– Да, действительно, правда восторжествовала. Чтобы много не рассказывать об этом, приведу выписку из решения суда Российской Федерации от 20.05.2016 года г. Москвы:

«Симоновский районный суд в составе председательствующего судьи Захаровой О. Н., при секретариате Тулуповой Л. Н., рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело № 2-2982/16 по иску Мифтахутдинова Салима Галиевича к Юницкому Анатолию Эдуардовичу о взыскании неосновательного обогащения, установил:

> На основании изложенного, руководствуясь ст. ст. 194-198 ГПК РФ, суд решил: в удовлетворении исковых требований Мифтахутдинова С. Г. к Юницкому А. Э. о взыскании неосновательного обогащения – ОТКАЗАТЬ.
>
> *Судья О. Н. Захарова*

Что можно к этому добавить? Ничего. Кто к чему стремился, то и получает...

...Второй из них – бывший друг, предавший и переступивший через принципы дружбы и совести. Конкретнее – ПРОТИВ ***Анатолия Юницкого Виктор Узлов.***

Так уж случалось в жизни у Анатолия Юницкого, что не всегда ему везло с партнёрами. И даже с друзьями. Сказать, что был слишком доверчив и наивен, так нет, в людях разбирался, сразу же определял, как говорят, кто чем дышит, просвечивал каждого словно рентгеном.

Но то ли партнёры те были искусные артисты, талантливые актёры, вползали в душу гремучей змеёй, прикидываясь шёлковыми и пушистенькими, чувствуя, что в будущем пахнет добычей, то ли сам Анатолий, очарованный обаянием и честностью коллеги, не «держал руку на пульсе», попадал впросак.

У него голова была всю жизнь забита идеями и проектами, а те нюансы во взаимоотношениях между людьми, зависть и подсиживание, алчность и жестокость, что спрятаны далеко в душе, предательство и стремление уничтожить человека из-за «золотого тельца», никогда его не волновали, не трогали. Он просто сторонился того жестокого мира, хотя вынужден был вариться в этом кипящем страстями котле. Вынужден был. Чуть ли не подчиняться злому и коварному принципу – с волками жить… Он не выл по-волчьи, потому что считал, что находится за пределами стаи… Считал. Догадывался, внутреннее чутьё подсказывало, что не всё так гладко и честно в его «королевстве». Что нужно брать «миноискатель» человеческих душ, приобретать «рентгеновский аппарат» и «просвечивать» тех, кого он подозревает в нечестности, кто способен предать его…

Он был выше этого, настолько выше, что земная суета и низменные чувства его партнёров и друзей казались чем-то мелочным, не заслуживающим внимания.

Но ошибался, давал себе слово подходить более взвешенно и принципиально к подбору и партнёров, и новых друзей. А они оказывались и не друзьями вовсе, а просто врагами. Безжалостными и алчными.

Он уже имел гранты ООН, его имя звучало в научных кругах планеты, в СССР реализовывал разные проекты, имел сотни изобретений. Что-то выделяло государство (правда, крохи), а в основном он реализовывал свои новшества за свои же деньги.

На своём жизненном пути встретил губернатора Красноярского края Александра Лебедя, и он финансировал строительство испытательного полигона в городе Озёры Московской области, надеясь проложить струнные дороги у себя в крае. Лебедь оказался честным и деловым человеком, верящим в струнные дороги. И уже давно бы проект показал себя и заявил о себе на весь земной шар, но случилось неожиданное – губернатор погиб в авиационной катастрофе. Анатолий Юницкий ту трагедию пережил как собственную.

Изобретатель и конструктор набирал в свою команду людей одержимых и талантливых, деловых и неутомимых. Смотрел по анкетным данным, по изобретениям, по их интеллекту. Но в душу каждого заглянуть не мог, она была спрятана за семью печатями, если не дальше. И поди разберись, кто из них честный человек, а кто аферист и мошенник. Это уже потом, спустя некоторое время, когда тайные махинации нечистых на руку компаньонов всплывали, становились явными, приходила к нему обида и разочарование. С ними он расставался без сожаления. Огорчало лишь то, что из-за них не удавалось завершить проект. О деньгах, которые они украли у коллектива, он особо не жалел, но не было просто времени встревать в суды и расследования – себе дороже.

Предприниматель Виктор Узлов пришёл к Анатолию Юницкому и предложил свои услуги после того, как он расстался со своими сподвижниками, среди которых был и олигарх Сергей Полонский, на тот момент долларовый миллиардер, пославший на голубом глазу всех тех, у кого нет миллиарда, в… Не одну беседу провели, прежде чем

он дал «добро» на его вхождение в компанию. Доверился ему. Да и как не довериться, когда Виктор развернул такую кипучую деятельность «успешного менеджера», что просто вызывало удивление. И знакомых полно во власти, и с олигархами «на одной ноге».

Анатолий Эдуардович в 2009 году решил создать в Австралии группу компаний по возведению струнной дороги и зафинансировать все работы с помощью официальной краудинвестинговой площадки, имеющейся в этой стране. И пригласил туда директором Виктора Узлова, ставшего к тому времени другом и сподвижником.

– Виктор, мы регистрируем шесть компаний. Одну частную, а пять – публичных. У меня всё продумано и рассчитано, как оплатить уставные фонды этих компаний моей интеллектуальной собственностью и начать её капитализацию. Я даже готов поделиться этой собственностью сразу, при регистрации компаний, а не потом, опционом.

С тобой и с другими директорами.

Тут начался торг и «успешный менеджер» для себя и своей супруги Оксаны выторговал блокирующий пакет – 26 процентов.

– Частная компания – это как?

– Ей будут принадлежать все права на мою интеллектуальную собственность, оцененную к тому времени независимыми оценщиками в 1,6 миллиарда долларов. Мы заключим с публичными компаниями лицензионные договора, по которым мы сможем безвозмездно работать в общих интересах.

– Согласен, – не задумываясь ответил Узлов.

И спустя некоторое время они нашли местных менеджеров-управленцев, так как по действующим законам два директора в компании должны быть гражданами Австралии. В течение нескольких дней были зарегистрированы пять компаний, был заключён договор с брокером, и группа компаний официально вышла на австралийскую краудинвестинговую платформу ASSOB.

Каждая из пяти компаний отвечала за отдельный вид транспорта: городской, грузовой, высокоскоростной, струнные порты, девелоперское направление. А ещё была шестая компания, головная – STU Pty Ltd. Вначале генеральным управляющим группой компаний был Юницкий, но Узлов убедил его в том, что это неправильно, так как создаётся конфликт интересов – инженер и учёный не должен везде быть главным. Управлять должны успешные менеджеры, к которым он относил и себя. Как оказалось впоследствии, он подкупил даже местного юриста, чтобы тот подтвердил это. Поэтому по пяти публичным компаниям управление было передано Узлову, в том числе печати компаний и счета в банках.

Средства, вырученные от продажи долей в пяти публичных компаниях, созданных на интеллектуальной собственности автора и создателя STU, поступали в головную компанию, которой управлял Анатолий Юницкий. А затем – в представительство этой компании в Беларуси, в Минске, где уже трудились 35 конструкторов, взятых на работу генеральным конструктором.

Но здесь опять Узлов убедил учёного в том, что он не может возглавить Представительство в Минске, опять же из-за виртуального конфликта интересов. Тогда Анатолий Юницкий предложил формально возглавить Представительство своему другу Игорю Дубатовке, с которым у них были доверительные отношения, и назначил ему зарплату в две тысячи долларов в месяц. Поэтому два раза, за зарплатой, Игорь стал появляться в их офисе.

Анатолий Юницкий спокойно работал в Беларуси, будучи уверенным в порядочности своих австралийских и белорусских партнёров, ведь каждый из них являлся соучредителем компании и, соответственно, владел частью её собственности, которую авансом отписал им автор и владелец технологии STU при регистрации компаний.

Но… Всегда это «но» возникает, казалось бы, из ничего. Казалось бы… Анатолий Юницкий начал подозревать, видя, как и чем занимается Узлов, что вся деятельность его компаньона направлена не на проект струнного транспорта, а совсем в обратном направлении. Под руками были «живые» деньги, деньги инвесторов, и поэтому в нём проснулась жажда наживы. И он положил себе в карман внушительную сумму.

Была организована хорошая реклама, люди охотно инвестировали в перспективный проект. И когда Узлову показалось, что сумма накопилась достаточная для того, чтобы считать себя богатым, вместе с другими австралийскими партнёрами и Игорем Дубатовкой они осуществили давно подготовленный и продуманный рейдерский захват. И по поддельным документам с поддельной печатью закрыли представительство в Минске. Затем украли все деньги с австралийских счетов. После чего открыли свою компанию, перекупили конструкторов Юницкого, и те, похитив всё имущество Представительства – компьютеры, столы и стулья, переметнулись во вновь созданную Узловым и Дубатовкой компанию. Для этого они даже подготовили липовую лицензию, по которой вся интеллектуальная собственность по STU принадлежит якобы не Анатолию Юницкому, а им, успешным менеджерам.

Затем под видом сбора инвестиций для реализации проекта струнного транспорта, откуда исчезло имя Юницкого, мошенники, разумеется, начали собирать деньги для себя.

Факт мошенничества, в конце концов, всплыл, но вернуть деньги в компанию Юницкому так и не удалось: Узлов, попросту украв

деньги у компании, уехал в Великобританию, затем – в Австралию, где открыл собственный бизнес на средства, собранные у обманутых инвесторов, в основном – российских.

Но и этого Виктору Узлову показалось мало. Он, «пробросив» Анатолия Юницкого, развил бурную деятельность по присвоению интеллектуальной собственности по струнным технологиям самого автора. Для этого он не гнушался искажением истории создания технологий и их авторства, активно воровал информацию на бумажных и электронных носителях, к которым имел доступ, работая в течение трёх лет (2008–2010 гг.) рядом с автором STU и войдя к нему в доверие.

А к чему не имел доступа, так это к проектной документации, разработанной в период 2010–2011 гг. в Представительстве австралийской частной компании STU Pty Ltd в Республике Беларусь, но и здесь проявил изобретательность: просто за деньги акционеров выкрал её в июне 2011 г., подкупив уже главу Представительства Игоря Дубатовку и главного конструктора Василия Даньщикова. А потом уже через них – и остальных конструкторов.

Теперь, оказывается, разработка струнных технологий началась с Игоря Дубатовки и его компании «Моноракурс». В этой связи можно напомнить Дубатовке, что он был принят на работу в ОАО «Научно-производственный комплекс Юницкого», в Москве, в 2001 году всего лишь наёмным сотрудником, которому генеральный директор – генеральный конструктор Анатолий Юницкий платил заработную плату из средств инвестора Дмитрия Терёхина и губернатора Красноярского края Александра Лебедя. И что этот же Дубатовка участвовал в 2002 году в рейдерском захвате одной из структур, созданных Анатолием Юницким в городе Озёры Московской области – проектной компании «Юникомпроект», – через которую затем работал в России в течение примерно пяти лет. Но эта его работа не имела к струнным технологиям никакого отношения.

Но таков уж Юницкий – кто предал его, прощает, не мстит и не добивается «крови». При создании группы компаний в Австралии в 2010 году, даже отдал из своей доли Игорю Дубатовке пакет акций общей стоимостью (на момент создания компаний) более 10 млн USD. Зная деловые качества Игоря Дубатовки, Анатолий Юницкий, надеясь на добросовестное партнёрство, опять наивно полагался на его активность в капитализации струнных технологий, для чего и назначил его в 2010 году главой Представительства String Technologies Unitsky Pty Ltd в Республике Беларусь.

Однако когда тому поступило «деловое» предложение от другого профессионального рейдера – Виктора Узлова, он использовал свой административный ресурс для захвата интеллектуальной собственности по струнным технологиям с целью дальнейшей её передачи тому же Узлову. В день рейдерского захвата он сделал «деловое предложение» и своему другу Анатолию Юницкому: «Заплатишь мне 150 тысяч долларов – буду с тобой, не заплатишь – буду с Узловым».

Как расценивать это, к каким качествам отнести поведение бывшего партнёра?

Далее Узлов попытался заявить, что автор проекта струнного транспорта не Анатолий Юницкий, а… – он. Для большей убедительности он разместил на Ютубе видеоролик, якобы подтверждающий его авторство. Однако в нём было столько несоответствий, что это легко замечали даже те, кто лишь поверхностно знаком с проектом учёного Юницкого. Например, товарные знаки в виде буквы «Ю» и обтекаемой капли, зарегистрированные учёным ещё в 2001 году.

Да, пытался присвоить ещё и полигон струнного транспорта Юницкого в Озёрах, но Юницкий не сдался и подал на него и Дубатовку иск в Верховный суд Республики Беларусь и в 2016 году отстоял своё авторство – есть соответствующее решение суда.

Ведь и фрагменты ролика, где показано испытание струнной дороги, сняты на полигоне в Озёрах за десять лет до того, как Узлов зарегистрировал свою компанию. Так что нагромождение одной лжи на другую не принесло результата: попытка присвоить интеллектуальную собственность Юницкого мошеннику не удалось.

В последнее время под руководством Виктора Узлова появилось множество сайтов в интернете по струнным технологиям. Это и сайты группы австралийских публичных компаний, где Узлов является управляющим директором, и сайт безымянных акционеров струнных технологий (созданный без ведома автора идеи – основного акционера струнных технологий) и т. д. Практически вся информация, размещённая на этих сайтах (иллюстрации, описания струнных технологий, видеоролики, товарные знаки и др.), не принадлежит ни Виктору Узлову, ни возглавляемым им компаниям, ни безымянным акционерам!

Она похищена либо у автора и генерального конструктора Анатолия Юницкого, либо у возглавляемых им организаций, создававшим эти объекты в период 1986–2011 гг. (Секция «Неракетные транспортные системы» Федерации космонавтики СССР, Центр научно-технического творчества молодёжи «Звёздный мир», Институт социальных и научно-технических инноваций «Юнитран» Академии Нового Мышления, Региональный общественный фонд содействия развитию линейной транспортной системы, ОАО «Научно-производственный комплекс Юницкого», ООО «Струнный транспорт Юницкого» и др.).

Поэтому указанные выше лица – Виктор Узлов, Игорь Дубатовка, Василий Даньщиков и бывшие сотрудники Представительства STU Pty Ltd в Республике Беларусь – должны нести уголовную ответственность согласно ст. 146, 147, 180, 183 и 272 Уголовного Кодекса Российской Федерации (аналогичные статьи имеются и в уголовных кодексах других стран, где незаконно используется интеллектуальная собственность по струнным технологиям).

Но при всех тех неприятностях, которые создали учёному партнёры-аферисты, Юницкий не считает работу с Узловым неудачей: всё же при их совместной работе многое удалось реализовать. К тому же у Виктора Узлова были большие связи в кругу высокопоставленных лиц, благодаря которым Юницкому удалось презентовать проект и познакомить с ним Дмитрия Медведева, который был в то время Президентом России.

Анатолия Юницкого расстроила не столько потеря средств на реализацию проекта струнного транспорта, сколько некоторая потеря доверия к нему инвесторов.

Он уверен, что людям необходимо объяснить ситуацию, чтобы они не считали его, автора «струн», мошенником и аферистом, поэтому он готов разговаривать с инвесторами, которых «кинул» Узлов, о возмещении убытков из 10% акций компании, принадлежащих ему лично.

Поход за правду продолжается, и верится, что зло будет наказано, а правда восторжествует.

Анатолий Юницкий отправляется в Австралию, чтобы восстановить своё доброе имя и дать отпор тем, кто посягает на его интеллектуальную собственность – Струнные дороги.

Как пишут в конце авторы неоконченных статей – «Продолжение следует»? Дождёмся и мы продолжения...

.... * * * ....

Письмо 49-е

Надя-Надейка, доброго дня тебе! Надеюсь, что у тебя утро, и солнышко постучалось тебе в окошко, разбудило вас, чтобы вы начали трудовой день. Вижу, как бодро вскочила Настенька, а Марьяша ещё хочет понежиться в постели, укрылась с головой, притворяется, что спит...

– Подъём! – кричу я всем вам. – Труба зовёт в поход...

Телевизор не включённый, но я на экране, слежу за вами, как вы пробуждаетесь, о чём говорите.

Экран телевизора на всю стену, от пола до потолка, и ощущение такое, что я вместе с вами хожу по комнатам, собираюсь на работу. А я за миллион километров от вас, и представить трудно, где я нахожусь...

Ладно, не буду вам мешать в ваших сборах, у вас всё размерено по минуткам. И у подъезда стоит уже машина, и водитель Геннадий ожидает, когда вы спуститесь к подъезду, сядете в машину, и он отвезёт вас по своим маршрутам – Настеньку в школу, а тебя в наш офис, чтобы руководить группой компаний вместо меня.

И там, на работе, я слежу за процессом, неотрывно наблюдаю за каждым, как идёт работа. И не слежка это, не подсматривание, а просто рабочий процесс, все знают, что так происходит. Когда что непонятно, просто спрашивают у меня о чём-то, просят помочь советом. Хотя я и за миллион километров от коллектива, но постоянно нахожусь среди всех.

А работа идёт своим чередом. Я могу просто иногда поинтересоваться, как движется процесс, хотя знаю об этом, но мне интересно, что скажут Александр Князев, Юрий Кащук, Елена Наумчик из приёмной... Могу и пожурить легко: «Немножко поднатужьтесь, ребята, в сроки нужно уложиться...» А в ответ услышу спокойный ответ: «Да не волнуйтесь, Анатолий Эдуардович, укладываемся, не отстаём...»

Мы высоко в горах. Строим что-то вроде египетских пирамид. Они, пирамиды, будут посылать во Вселенную свои сигналы, держать связь со всеми мирозданиями, где существует жизнь.

Мы возводим подъездные пути к объекту, прокладываем струнные дороги в разные стороны.

Если на земле мы сооружаем струнные дороги, движение по рельсам, потому что существует притяжение земли и гравитация, то здесь, на моей планете Юнита, жизнь устроена немного иначе. И поэтому транспорту не нужны рельсы, не нужны опоры, вагоны здесь – как общественные, так и индивидуальные – висят и движутся над землёй. По строго определённому маршруту, на определённо обозначенной высоте. И пути никогда не могут пересечься. И потому никогда не происходит никаких аварий, столкновений.

У меня такое ощущение, что все мои земляки переселились вместе со мной сюда, на мою Планету. Они сами или их души, не знаю, но мы хорошо ладим, понимаем друг друга, радуемся, что живём в дружбе и согласии. Но об этом я тебе, Надежда, расскажу отдельно, это интересная страница в моей жизни.

Вчера встретил мальчугана, точь-в-точь похожего на меня, того, давнего, когда мне было лет семь. Мы долго с ним и не говорили, но он мне напомнил того меня, который строил ракеты и запускал их в небо.

Он тоже что-то сооружал, что-то вроде «тарелок», которые летают у нас над землёй, которые никогда и не идут на контакт с землянами...

В тот день, когда я собрался запускать ракеты в небо, светило яркое солнце. Оно было какое-то жгучее, словно находилось недалеко от меня. Запомнилось то, что меня почему-то начало клонить в сон.

И как будто в дрёме я увидел, что неподалёку от меня беззвучно опустилось и село на землю какое-то бесформенное сооружение, и было оно подобно облаку, спустившемуся с небес. А потом растворилось, стало невидимым.

Из кустов вышли двое. Были они похожи на тех, что подходили ко мне в Крюках, когда мы с Тамарой собирались в лес за шишками.

Дрёма моя улетучилась, и я уже напрягся, видя, что они направляются в мою сторону. Подошли, остановились и молча смотрели на меня.

– Тебя как зовут, хлопчик? – спросил у меня тот, что был выше ростом. Голос у него мягкий, добродушный, а сам улыбался, глядя на меня. Его спутница сняла с головы что-то вроде шлема, наклонилась вперёд, а потом запрокинула голову назад – и длинные жёлтые волосы легли на спину.

– Толик, – ответил я, ничуть не смутившись от их появления.

– Тол і К°? – спросила с улыбкой его спутница. – И где же твоя компания?

– Какая компания? Мои друзья? Они придут позже. Они ищут порох в остатках снарядов, обещали найти и принести – мы собираемся ракеты запускать.

– Ракеты? Это интересно. Очень интересно. А у тебя есть чертежи твоих ракет?

– Есть.

– А ты бы не мог их нам продать? И мы хотим запускать такие ракеты.

У меня в душе родилось сразу же недоверие – они издеваются надо мной или так шутят? Какие чертежи – детские каракули, и не более того. А они – «продать»?

И опять дедушка Петро возник передо мною. То они топорик-сякерку хотели купить, а вот теперь чертежи, будто они имели какую-то секретность. Странные гости, очень странные. Им, наверное, те чертежи были до лампочки, им было главное уговорить меня, склонить к продаже, совершить сделку.

– Назови сумму, и мы вручим тебе деньги. Купишь себе одежду, обувь, книг разных научных накупишь. Матери твоей не в чем ходить, купишь ей хорошее платье, сапоги. Так как?

Что-то было странное в их предложении. Могли же купить любой журнал по изобретательству, там полно чертежей по ракетам и самолётам. А что им дались мои проекты? Или мои отличаются от тех, журнальных?

– Ммм... – промычал я, но ничего им не ответил. Кто-то запретил мне произносить слова, будто они могли причинить мне какой-то вред.

– Нет?

Я отрицательно повертел головой, опустив голову, смотрел в жёлтый песок.

– Почему?

Не поднимая головы, смотрел под ноги.

Они молча отошли от меня. Меня даже не интересовало, куда они направились, куда пошли.

Сели они в то «облако», из которого вышли, или пошли дальше – мне было неинтересно. Главное, что я открыл для себя непреложную истину – никогда и ни под каким предлогом ничего не продавать. Даже простую иголку.

Они, неизвестные, хотят заманить меня в свои сети, из которых уже никогда мне не выбраться.

Так что всегда нужно быть на страже.

Знал ещё, что они будут цепляться ко мне всю жизнь и никуда мне от них не деться.

.... * * * ....

Встреча мыслителей

Между Сном и Явью

Время всегда ускользает от нас, как бы мы ни старались его догнать. Оно неуловимо, оно невидимо и нельзя его потрогать, взять в руки. Не имеет ни запаха, ни формы. Время есть, и его нет. Оно движется не параллельно с нами, не отстаёт и не обгоняет нас.

Вчерашний день мы помним, а можем ли рассмотреть завтрашний, который ещё не пришёл, но который будет завтра?

Анатолий Юницкий мог с лёгкостью переноситься из прошлого в будущее, а из будущего в настоящее. Он мог находиться среди тех, с кем бы хотел встретиться, мог превратиться в того, кого видел в своих снах и мечтах…

Он и сам не знает – его посещают сны или видения… А, может, одно и другое, вместе взятое. Видения приходят не к каждому, а только к тем, кто одержим, «заболевает» какой-нибудь идеей, проектом, открытием. И тогда уже само видение перерастает в явь, в настоящее, осязаемое и понятное, тогда сливаются воедино столетия и миры, небесные законы объединяются в огромный шар, в огромное светило, которое согревает души тех, кто стремился всё время друг к другу…

Тогда между параллельными мирами и сегодняшним временем стираются границы, соединяется время, и только великим людям, которые посвятили себя добру и счастью человечества, дано право встретиться в безвремени.

Иногда Господь собирает таких людей, отмеченных временем и историей, чтобы они увидели друг друга, смогли поговорить между собой, снять противоречия, которые возникали между ними. Задача Всевышнего – примирить гениев, если они, даже и на расстоянии времени, спорили между собой, посадить за общий стол, чтобы они пожали руки и посмотрели друг другу в глаза.

С ними, идеями, было тяжело жить. Они преследовали Анатолия Юницкого везде и всюду, днём и ночью, сверлили мозг, причиняя невыносимую боль. И потому он и сам не понимал, кто его бросает или переносит из одного измерения в другое, из нынешнего столетия в прошлые времена.

Тогда перед ним возникают живые люди, о которых он давно знал и гордился ими, но которые давно ушли в мир иной. Он думал о них, и они приходили к нему, откликались на его зов.

Представители потустороннего или параллельного мира были осязаемыми и живыми, они разговаривали с ним, смеялись, шутили, а то могли быть серьёзными и задумчивыми.

Одни устраивали за ним охоту, не выпуская постоянно его из виду, терзали, ставили подножки, чтобы не дать ему достигнуть своей цели. Они превращались в других людей, меняли лица и обличья, притворялись друзьями и доброжелателями, и различить их, и отличить друг от друга было невозможно.

Другие, которые были в меньшинстве, старались ему помочь и много делали для того, чтобы он не сбивался с ритма, а твёрдо шёл к своей вершине счастья и признания.

Они все сплетались в какой-то живой клубок или организм, заползали в душу, тревожили, напоминали о себе.

И он уже не различал, где сон, а где реальность и явь. Он не отделял одно от другого. Что удивительно, он даже не страшился этого, не удивлялся, наоборот, был рад, что ему подчинилось время и он сможет поговорить с представителями иных миров.

Знал, что не каждому представлялась такая возможность. Знал, что рисковал, знал, что это может плохо обернуться для него, но ничего поделать или изменить не мог. Не в его власти было это.

Когда он признался матери, что живёт в разных измерениях, что может встретиться с теми, кого нет среди живых, а они, в свою очередь, являются к нему, то мать этому явлению дала такое объяснение:

– Толик, если тебя мучают эти кошмары, когда ты часто говоришь с покойниками, нужно сходить в церковь и заказать заупокойные службы. После этого они перестанут посещать тебя, успокоятся.

Он пожал плечами:

– Так в том то и дело, что они меня не мучают. Я с ними советуюсь, обсуждаем с ними мои проблемы, разрешаем мои сомнения. Что-то мне неясно, я иду к ним в гости, и они рады мне, но долго не разрешают быть у них, отправляют назад. У нас со всеми дружба, и они не причиняют мне никаких беспокойств. Наоборот, среди них я чувствую себя комфортно и в безопасности. Даже когда отправляюсь на другие планеты, встречаю их там, как и встречаю тех, кто ещё жив...

Мать удивлялась откровениям сына, вздыхала, но стояла на своём:

– И всё же сходи в храм, помолись Господу. Если твои встречи «с ними» будут продолжаться, то, значит, это угодно Богу.

Ходил, молился, участвовал в литургии, исповедовался, причащался. Прислушивался к себе, хотелось узнать, принимает ли храм его таким, какой он есть. Но внутренней тревоги или духовного беспокойства не испытывал.

И это его радовало. В душе жили спокойствие и умиротворённость.

Он даже слышал чьи-то спокойные голоса, которые успокаивали его, морально и духовно поддерживали. Как часто поддерживал его и дед Петро. Понял, что небесные силы и Всевышний охраняют его, окружают защитой и заботой. И Бог послал ему ангела-хранителя. И тогда он понял: ему выпала такая жизнь, такую дорогу ему определил Бог. Он должен подчиниться этому выбору, идти предложенным и указанным курсом.

Каждого человека Господь отправляет или выправляет в путь, выбрав для него «его» дорогу. Перед ним, Юницким, Он проложил необычную стезю, необычный путь, необычную дорогу. Дорогу над землёй – между небом и землёй, повисшую в воздухе. Без рытвин и ухабов, обочин и мостов, без аварий и катастроф… Он доверил ему быть строителем и прорабом, чернорабочим и конструктором, изобретателем и созидателем.

Перед ним Господь вымостил не просто обычную дорогу, а струнную дорогу, вручил, доверил строительство, чтобы он подарил её человечеству.

Просто человечество ещё не догадывалось о таком необычном и дорогом подарке.

...И случилось так, что он очутился в непонятном для него месте. Вернее, проснулся и увидел, что находится в помещении, в котором никогда не был. Сквозь зарешеченное окошко пробивался слабый свет.

«Я нахожусь в камере? В тюремной камере? Какой суд определил меня сюда?»

Камера оказалась тесной и сырой. Одно окошко в стене, до которого не дотянуться, чтобы посмотреть, что там, на улице. Видны ли ночью луна на небе, звёзды, таинственный Млечный Путь, Большая и Малая Медведицы? Невозможно увидеть их, как и не вдохнуть в себя живительный воздух. Вдохнёшь на всю грудь – и лёгкие пронизывает боль.

Окошко в дверях, в которую подаёт надзиратель скудную еду, плотно прикрыто.

На уши давила звенящая тишина.

В камере две койки. Но одна из них почему-то пуста. Где второй узник? Почему он один в камере? В какой находится тюрьме – какого государства? Он находится в будущем или в прошлом? От множества вопросов снова раскалывается голова, потому что ни на один из них не может получить вразумительного ответа.

Поднялся с кровати. Она пискнула стальными пружинами.

Подошёл к двери, приложил ухо, прислушался – тихо. Увидел, что дверь с ручкой. Дотронулся до неё, осторожно повернул вниз. Но, как ни странно, язычок замка щёлкнул, выскочил из ячейки, и дверь приоткрылась.

«Почему не заперта дверь? Камера – и не закрыта?»

Долго колебался – открывать дверь или нет. Любопытство всё же взяло верх.

Поборов в себе страх и недоумение, осторожно толкнул дверь. Она слабо пискнула, словно мышь, увидев опасность. Ещё сильнее нажал ладонью на холодный металл. Она больше не издала никаких звуков и открылась наполовину – уже мог пройти в коридор. Но всё равно медлил – осторожничал.

Высунув голову, посмотрел в одну сторону узкого коридора, потом, переступив ногой уже порог, выглянул из-за двери в левую сторону – никого.

Прислушался: в коридоре тихо. Не слышно ни шагов, ни криков, даже отдалённых разговоров. Вообще никаких звуков не просачивалось в хмурое и непонятное заведение.

«А, будь что будет, – принял решение переступить порог и второй ногой. – Никто не наблюдает за мной? А где остальные сокамерники? Вышли на прогулку?»

Вопросы, вопросы, вопросы…

Прошёлся в один конец коридора, потом вернулся назад. Показалось, что где-то, в какой-то камере, кто-то зашелестел бумагами. Прислушался: где-то близко, в ближайшей келье. Напрягая слух, старался определить местонахождение странного шороха. Осторожно и тихо пришагал по бетонному полу.

Дойдя до дверей последней камеры, что находилась слева, остановился. Дверь приоткрыта. Когда приставил ухо к щёлке, услышал вздох человека.

И тогда он приоткрыл дверь.

– К вам можно зайти? – осмелев, задал первый вопрос человеку, находящемуся в камере.

Никто не ответил.

– К вам можно? – спросил внятно и немного громче.

Снова ответа не последовало.

Тогда он решил зайти без разрешения. Если дверь открыта, то почему нельзя проведать узника? Правда, нежданный и неприглашённый гость хуже татарина, говорил когда-то дед Антон, крушникский пересмешник, но одиночество толкало его на необдуманные и рискованные поступки.

Взялся за металлическую скобу, потянул дверь на себя. Открыл её настежь. С порога увидел, что за столом, сгорбившись, сидел бородатый старик. Он углубился в какие-то бумаги, в беспорядке лежащие перед ним. Что-то чёркал на бумаге – то ли писал, то ли исправлял уже написанное.

Вошедший понял, что узник глуховат и потому мог и не услышать его вопроса. Когда хотел сделать первый шаг к обитателю одиночки, тот неожиданно повернулся к нему.

– А, это вы? Давно вас дожидаюсь.

Гость подошёл ближе, остановился у стола. Было впечатление, что этого человека он где-то видел, даже давно знал его.



– Мучаетесь от безделья, молодой человек? Угадал?

Он подслеповато прищурился, посмотрев на пришедшего гостя, указав на стул напротив, промолвил:

– Присаживайтесь! Будьте как дома, но не забывайте, что мы с вами в гостях.

– В гостях? – переспросил «молодой человек». – У кого?

– Вы не знаете у кого? – наклонился ближе к нему человек с седой бородой, прошептал тише, нарисовал на сером клочке бумаги летящую вверх ногами неизвестную птицу и рядом с ней лысую голову. – У слуг дьявола.

В неизвестной птице гость увидел усы. И он знал, кому они принадлежат. И череп напомнил «самого человечного».

– А вы кто? – задал свой второй вопрос посетитель.

– Я? Скромный учитель женского епархиального училища, – человек склонил перед ним голову. – А перед этим сдал экстерном экзамены на звание учителя. Преподавал арифметику и геометрию, физику и математику.

– Так вы – Константин Эдуардович Циолковский? – удивился посетитель дальней камеры.

– А вы, как я понимаю, Анатолий Эдуардович Юницкий? Мы словно братья с вами, раз отец у нас Эдуард.

– Да. Мы – из рода Юницких. Но откуда вы меня знаете? Мы же живём с вами в разных временах. Вас не стало в тридцать пятом, вы не дожили до ужасных сталинских репрессий два года, а я родился четырнадцать лет спустя…

– Ну и что? Даже если бы нас разделяло расстояние в две-пять сотен лет, мы бы с вами обязательно встретились. Нас ничто не разделяет, нас объединяет не только космос, но и то, через какие тернии мы пробиваемся к его тайнам. Вы тоже занимались космическими поездами, даже не зная, что я потратил на это уйму времени и сил. Но, как ни странно, передо мной занимались этим и другие, и родом они были из вашей страны… Ваша идея – в космос без ракеты, на колесе – уникальная, она мне и в голову не приходила.

Константин Циолковский замолчал, откинулся на спинку ветхого кресла, которое каким-то чудом оказалось в его распоряжении.

– А почему вы здесь работаете, в камере, а не у себя в кабинете?

Учёный кисло улыбнулся, прищуренным взглядом посмотрел на своего собрата:

– Это долгая история…

– А всё же?

Вместо ответа Циолковский подал ему лист бумаги, чтобы он ознакомился с текстом.

«Поручается тов. Рыбакову произвести обыск, ревизию, выемку документов и книг. В зависимости от обыска задержать гр. Циолковского и реквизировать или конфисковать его товары и оружие. Ордер на арест № 1096».

– Вас арестовало ГубЧК?

– А что здесь удивительного, мой молодой друг? Хотя какой вы молодой, вы почти сегодня в моём возрасте… Следователь Ачкасов завёл мое дело за № 1096. Ко мне присылали провокатора – будто бы деникинского агента Образцова, чтобы я открыл секретные явки в Москве, но я не поддался на его искренние заверения в его честности. Он утверждал, что послан из Киева начальником разведывательного

пункта князем Галицыным–Рарюковым, чтобы получить необходимые сведения о Восточном фронте и о тех намерениях и задачах, которые думают предпринять на нём большевики. Я, по его мнению, должен знать все пункты организации Союза возрождения России (СВР).

Вот что написал следователь в конце документа:

«А поэтому, ввиду полной недоказанности виновности Циолковского, но твёрдо в душе скрывающего организацию СВР и подобные организации, предлагаю выслать гр-на Циолковского К. Э. в концентрационный лагерь сроком на 1 год без привлечения к принудительным работам ввиду его старости и слабого здоровья. Декабря 1 дня 1919 года. Следователь Ачкасов».

– Ничего не понимаю! – возмутился сотоварищ учёного. – Если не доказали вашей связи с деникинцами, то почему вас не отпустили? Вам же не поставили ничего в вину!

– Ох, как вы наивно рассуждаете, мой друг! Очень и очень наивно. А вы, Анатолий, позвольте вас спросить, почему оказались в этих казематах?

Циолковский подошёл к тому вопросу, который волновал больше всего его гостя – как он очутился в стенах этого страшного заведения, за какие такие провинности или злодеяния? Сам не понимал, какие ему предъявили требования и почему арестовали. А сюда приводят только после ареста…

– Не знаю, Константин Эдуардович, право, не знаю, даже и не догадываюсь.

– Да твоё только имя – Анатолий – говорит обо всём: хотя ты и Просветитель, Преподобный, но ты ещё и Мученик. Так утверждают греки. Ты будешь всю жизнь мучиться и страдать, отстаивая свои идеи. Алчные будут стараться отнять их у тебя, присвоить себе. А когда им это не удастся, будут прибегать ко всякого рода ухищрениям, поступать подло и агрессивно. А потом окажется, что ты своими теориями и проектами переступишь запретную черту – там, где начинается военно-промышленный комплекс. А это очень страшно, когда ты наступишь на хвост того змея, который кусается своими ядовитыми пулями и снарядами. И тогда они – представители военщины и чекисты, – а в твоё время НКВД сменится на МГБ, а потом КГБ, и откроют на тебя охоту – как охотники на загнанного волка, обложат тебя со всех сторон красными флажками. Как открывали они охоту на твоего деда – Петра, и расстреляли его в 1937 году, а потом и на его сына Александра, председателя колхоза… Их расстреляют в один и тот же день – двадцать шестого октября 1937 года… Ну, да ты и сам об этом узнаешь.

– Я им наступил на больную мозоль?

– Хуже, ты без разрешения и согласования раскрываешь их военные тайны, даже и не подозревая, что в твоих руках их тайны и секреты…

Хотя ты никакой ни шпион и не агент иностранных разведок. Просто твой мозг способен проникать в такие тайники и секретные лаборатории, в которые не способна ступить нога «чужого» человека. А ты везде «свой», везде можешь открыть папку любого сверхсекретного досье или открытия. Они и не догадываются, что ты, как человек-невидимка, имеешь доступ в любую самую секретную научную лабораторию, где проводятся засекреченные эксперименты, где рождаются чудовищные открытия, направленные на уничтожение человека…

Учёный и не заметил, как начал называть младшего собрата на «ты». Это был знак величайшего уважения.

– И что вам сказал чекист Ачкасов, Константин Эдуардович?

– Что? А то и сказал, что должен был сказать с высоты своей должности. Он придумал очень простой ход – раз меня нельзя расстрелять, то можно сгноить. Он знал, что я старый и больной человек, да ещё и глухой вдобавок, поэтому в концлагере и полгода не протяну. А с его стороны и революционная бдительность соблюдена, да ещё и большевистская гуманность проявлена. Поэтому он и прошептал мне свои главные иезуитские слова: «Мы не можем вас расстрелять, а для острастки дадим всего годик. А что такое годик, когда мы каждый день выводим сотнями на расстрел… Радуйтесь!»

Гость поднялся с табуретки, хотел пройтись по камере, но она была настолько мала, что не удалось сделать и шага.

– В какое страшное время вы жили, но страшнее всего тридцать седьмой…

– А концлагеря придумал ещё Ульянов – Ленин. Он же Бланк.

– Нет, он только последователь, жестокий Наполеон придумал издевательства над своими же людьми. Он так относился и к своим воинам. Когда они замерзали от холода и голода под Москвой, он безжалостно оставил их, а сам убежал во Францию…

– Вы хотите сказать, что все, кто стоит у власти, не заботятся о тех, о ком должны заботиться?

– Если бы только не заботились… Диктаторы всегда уничтожали собственный народ.

– Константин Эдуардович, я вижу, что вы очень устали. Я хочу оставить вас одного.

– Да, да, вы действительно правы. Как говорит моя дочь Любочка, делу время, а отдых тоже необходим. Вы ещё заглянете ко мне? Нам так нужно о многом поговорить, обсудить. Мне нужно кое-что передать вам, мне хочется отдать всё это в надёжные руки. Вам я доверяю. Вы придёте ещё к старику, Анатолий?

– Да, обязательно.

Когда он пришёл в свою камеру, увидел, что на второй койке лежал человек. Отвернувшись к стенке, тот спал, сладко посапывая во сне.

На свою койку Анатолий опустился осторожно, чтобы не потревожить нечаянным скрипом своего соседа. В ушах стоял вопрос: «Вы придёте ещё к старику, Анатолий?» Хотелось о чём-то подумать, порассуждать, но неожиданно очутился на мягком и огромном облаке, которое унесло его куда-то ввысь – в него он и провалился, и им овладел глубокий сон.

И снилось ему, что...

.... * * * ....

Письмо 73-е к Надежде

Я лежу на песке, на берегу океана, волны то набегают на покатый берег, то откатываются снова назад, и равномерный шелест волн навевает дрёму, навевает воспоминания...

Помнишь, Надежда, как ты первый раз приехала ко мне в Москву? Да, это было в 2000-м, правильно.

Ты погостила и проведала своих друзей и собиралась уезжать домой. Я тогда снимал квартиру по улице Ивановской, которая находилась недалеко от гостиницы «Молодёжная». Ты погостила и у меня несколько дней, а потом собралась уезжать.

Представил, как буду без тебя, предложил:

– Не хочу тебя отпускать. Оставайся. У меня предвидится много дел, и одному мне с ними не справиться.

В то время я искал инвесторов для реализации своего проекта по струнным дорогам. Первым вышел на меня посол Малайзии. Мы с ним встретились несколько раз, обсудили вопросы сотрудничества. Посол высказал свою заинтересованность, просил показать чертежи по «струнам», взять их на пару ночей.

Я понимал: он хотел «перекачать» мою идею, сделать её своей, присвоить даже. Малайзийские транспортники долго ломали голову над схемами и инженерными выкладками, надеясь раскрыть ноу-хау, но у них ничего не получалось.

Отдали назад, сказали, что для реализации проекта нужно очень много денег и лет десять работы. Я всё зашифровал, спрятал в глубине, а на поверхность выложил только намёки...

В очередной раз меня постигла неудача.

Вместе с послом были и два представителя, его помощники. Хотя они и выглядели благочестиво, улыбались вместе с послом, высказывали живую заинтересованность в моём проекте, но мне они показались теми, кто «охотился» за мной.

Когда стало ясно, что контракт мы не заключим, они отстали от посла и возвратились ко мне. Почти шёпотом сообщили:

– Господин посол жадный и прижимистый, он жалеет деньги, не хочет вкладывать в гениальные идеи. Если вы продадите нам настоящий проект с настоящими чертежами, то мы готовы купить их у вас. Называйте свою любую цену. Сколько миллионов долларов вы хотите за это получить?

«Вот оно что, – улыбнулся я в душе, – это вы, охотники за идеями, прикидывались овцами, – опять открыли дуэтом охоту на меня».

– Это настоящие чертежи, – положил я перед ними ватманские листы бумаги, – вот и покупайте...

«Дуэт» ретировался, они резко отвернулись от меня и поспешили догонять посла.

А потом я перехожу улицу в центре Москвы. Невдалеке, у газетного киоска, увидел их, но они уже были в одинаковых одеждах, с нахлобученными на голову капюшонами.

Не подходили ко мне, а наблюдали за мной издалека. Ожидали? Чего ожидали? Это я потом понял, спустя несколько минут...

Наступил на снежный бугорок. А под ним лёд...

Поскользнулся, упал. Когда попробовал встать, не смог этого сделать – нога оказалась сломанной... И тогда я набрал номер твоего телефона:

– Надя, я лежу на проспекте со сломанной ногой, приезжай...

Повернул голову, чтобы посмотреть, что делает «дуэт».

Возле газетного киоска никого не было. Значит, они достигли своей цели и исчезли.

Я тебе ничего не говорил о них. Боялся, что подумаешь обо мне не так, как надо, выскажешь предположение, что это опять мои галлюцинации. Не хотел вешать на себя лишние ярлыки, и так у меня их было предостаточно... А тебе – забивать голову лишними подозрениями. Всё это я переносил на позднейшее время, когда мы достаточно узнаем друг о друге.

А вот сейчас и пришло время рассказать о моих «спутниках», которые сопровождают меня всё время, не отстают от меня. Хорошо, что не каждый день, а иногда. Но этого «иногда» собралось приличное количество... Каждый раз, когда я должен принять какое-то решение, колеблюсь или слишком уверен, они могут стать неподалёку от меня, молчаливо смотреть в мою сторону, ожидая, что скажу им «да». «Да» означало, что я готов им продать свои идеи. А деньги всегда были при них...

Я как-то не заострял на них внимание, сопровождают меня – ну и пусть сопровождают. А потом как-то они чаще начали посещать меня. Не надоедали, но и не оставляли в покое.

Помнишь, когда мы оставили Москву и перебрались в Вильнюс? Думали, осядем там, приживёмся. Когда всё начало хорошо складываться, нам выделили землю под строительство тестового участка, подключились тысячи инвесторов из десятков стран...

А потом пришли к нам на квартиру неизвестные люди. Я был занят, чертил в своей комнате проекты дорог, ты открыла им дверь, а потом сказала:

– К тебе пришли незнакомые люди.

Ты не знала их, а я сразу узнал пришедших. Они поздоровались, не отходя от двери, спросили:

– Сможем ли мы купить у тебя проект тестового участка?

– Это не продаётся.

– Что ж... Тебе видней.

И они ушли. Ты даже не спросила у меня, что за гости приходили ко мне. Тебя это тогда не заинтересовало.

А потом что случилось, помнишь? Меня обвинили в том, что я в их стране являюсь российским шпионом. Состава преступления нет, а уголовное дело открыли. И всё полетело прахом. Мы даже не начали строить опытный полигон, пришлось срочно уезжать из этой страны, забрав детей из детского садика и школы.

У них в банке находился миллион долларов нашей компании, которые предназначались для возведения струнной дороги. Когда я обратился в правоохранительные органы, мне ответили:

– Мы государственным преступникам деньги не отдаём...

Да, это их рук дело. Посланцев с Чёрной планеты. Не пошёл им навстречу – получай оплеуху.

Вот тогда мы и поехали в родную Беларусь. Я вернулся на родину, а ты вместе с детьми обрела её.

А потом, когда мы создали компанию СкайВэй в Австралии и я полетел туда, то среди своих компаньонов увидел тех двоих. Они о чём-то беседовали с Узловым, улыбались ему. Я сразу же подумал, что они «спелись», что они уговорили Узлова продать им его часть компании.

И предчувствие не обмануло меня: Узлов предал меня, отнял от меня и деньги, и вывел из состава компании.

Мне ещё предстоит с ним разбираться, и нас рассудит австралийский суд. А пока...

После того, как я свою интеллектуальную собственность отдал или продал инвестором и тем людям, которые стали собственниками проекта, и когда они увидели, что мне нечего им продавать, они и отстали от меня, перестали тревожить. Ещё задолго до того, как я улетел на свою планету.

Думаю, что они больше не потревожат меня.

... – Вот такая раскладка событий на нашем поле. А пока прервёмся, перенесём наш разговор или переписку на завтра. До связи!

– До встречи! Береги себя!

...За окном ночь. Глубокая ночь. Но спать не хотелось.

Он подключился к космическим сигналам, внимательно вслушивался в них, стараясь расшифровать их, узнать, для кого они были предназначены...

.... * * * ....

Новые знакомые

…Когда Анатолий проснулся, увидел, что сокамерник сидит у него в ногах на кровати и молча смотрит на него. Глаза добрые, голубые, чуть-чуть насмешливый взгляд, губы толстые, приоткрытый в улыбке рот. Даже в полумраке светились белизной зубы.

– Любишь ты, однако, поспать, около часа сижу возле тебя, а ты как убитый на поле битвы… Всё сражаешься, воюешь с недругами?

Волосы светлые, как стебли перезрелой пшеницы, копна волос и одна прядь свесилась на лоб, почти прикрыла бровь.

– Ты кто?

– Казимир. А ты – Анатолий, не так ли? И фамилия твоя – Юницкий?

– Мы разве знакомы?

– Возможно. Должны быть знакомы. Мы с тобой братья.

Юницкий недоуменно смотрел на своего собеседника, ничего не понимая. Сплошные загадки, которые не разгадываются с первого раза, закодированные какие-то, намёки и подсказки. Вопросы задавать как-то было не с руки, ожидал, когда Казимир, как он назвался, сам прояснит обстановку…



– Ты недавно посещал Константина Циолковского, да?

– Посещал. Поговорили немного со стариком, – пожал плечами Анатолий. – Посадили его опричники, непонятно за что посадили.

– Ты о нём впервые когда узнал?

– Когда учился в школе. В учебнике о нём прочитал.

– В советском учебнике, – уточнил почему-то сосед по камере. – А ты слышал когда-нибудь о таком учёном, как бельгийский инженер Бинг?

Анатолий отрицательно качнул головой.

– А слышал ли ты об американском учёном Роберте Годдарде?

– Не слышал…

– А о Казимире Семеновиче ты имеешь какие-нибудь сведения?

– К сожалению, нет.

Казимир улыбнулся, доверчиво положив свою руку на руку собеседника, как бы соединяя братские разорванные узы. Юницкий тут же ощутил, как горячий поток доброжелательной энергии начал вливаться в его организм. Это было удивительно и неожиданно. Но, как ни странно, тепло было приятным, словно материнское касание, когда он нуждался в материнской ласке и нежности.

– Ничего странного в этом нет, Анатолий. Потому что вам подсовывали сфальсифицированные учебники, имеющие своей целью отнять правду, заменить её ложью…

Казимир не отнимал руки, смотрел в глаза.

– Ты – дитя космоса, что нас и объединяет, и роднит, поэтому тебе легко будет перенестись в столицу Нидерландов – Амстердам, в 1650 год. Этот город славился разными ремеслами, торговлей. Это был ещё и центр книгопечатания. Там и была напечатана моя книга «Великое искусство артиллерии». Я написал её на латыни – языке науки. И подписался такими словами: «Шляхтич-литвин из Великого Княжества Литовского Казимир Семянович». В учебнике, о котором ты мне говорил, утверждается, что первооткрывателем и основоположником создания многоступенчатой ракеты является Константин Эдуардович Циолковский. Но я, дорогой Анатолий, ещё за двести пятьдесят лет до него изобрел конструкцию такой ракеты. Ты об этом слышал?

– К сожалению, нет.

– Ещё скажу. Полтора столетия мой труд был наиболее основательным и авторитетным в области артиллерии и пиротехники. Книга была издана также на французском и немецком языках. А в предисловии к английскому изданию в 1729 году издатель от имени учёных того времени утверждал: «Авторитет Семяновича был и до сегодняшнего дня остаётся для ракетчиков и фейерверкеров чем-то святым».

– А родом ты откуда, Казимир?

– Я почти земляк твой. Ты на Мозырском Полесье родился, а я среди голубых озёр, – поэтому у меня и глаза такие голубые, – на Витебщине, под Полоцком, откуда и наш Франтишек Скорина – первопечатник.

– А главное твое занятие?

– Я – профессиональный военный.

– Любишь, значит, воевать? – Юницкий нахмурился.

– Наоборот, – улыбнулся Казимир, – ненавижу войну. Война – это самое большое несчастье для человечества.

– Извини, сорвалось. Натерпелся я от военных.

– Я и сам от них не в восторге.

Семенович отнял свою руку, поднялся. Остановился посреди камеры.

– Ты извини, что я пристал к тебе со своими разговорами. Поговорить захотелось. Одиночество хандру наводит.

Сел на свою кровать, вздохнул.

– А как ты здесь очутился, Казимир? Со мной КГБ ведёт душещипательные беседы, а чтобы я много не брал на себя, как они говорят, отправляют сюда на перевоспитание. Циолковский получил год концлагерей, и ему не выжить в таких трудных условиях, хотя я знаю, что он будет освобождён из-под ареста…

– Его спасёт случайность.

– Ты не обижен на Циолковского?

– Да нет. Потому что не знаю, он использовал мое изобретение или его самого осенило? А что думают по этому поводу Бинг и Годдард – я не знаю.

– Ты с ним не хочешь встретиться, Казимир? Поспорить, поговорить, потому что споры о первенстве не утихают до сих пор.

– Нет. Не потому, что не хочу, а по той причине, что слишком большой отрезок времени нас разделяет. Хотя по космическим меркам это всего лишь секунда. Да и к Великому Княжеству Литовскому учёный относился не совсем доброжелательно. Но об этом не будем, это не наша тема.

В камере воцарилось молчание. Оно не угнетало детей космоса, не разъединяло, просто наступила короткая пауза.

– Казимир, извини, – Анатолий повернулся на правый бок, подпёр голову раскрытой ладонью, – ты не ответил на мой вопрос: как ты очутился здесь? На тебя же не составляло КГБ «Дело».

– На каждого из нас в любом столетии составлено то ли «Дело», то ли «Досье», – отозвался автор многоступенчатой ракеты. – Мы всегда под прицелом державного ока и спецслужб. Но здесь я очутился не по причине своих научных открытий, всё более чем прозаично. Любовь вмешалась.

– Любовь? – удивился полешук. – И как можно из-за любви оказаться на этом жёстком ложе? Да ещё перенестись в наш век…

– Можно, мой друг Анатолий, можно! Только не я перенёсся в твой век, а ты в мой. Но вкратце я тебе изложу историю, чтобы тебе было более понятно обо мне. Вспыхнуло казацко-крестьянское антифеодальное восстание в Украине и на Беларуси – в 1595 году. Им руководил Наливайко. Когда он пошёл на Полесье, Случчину и Могилёвщину, к повстанцам присоединились крестьяне, мещане, мелкие феодалы. А в начале семнадцатого столетия произошли выступления

ремесленников против феодального и религиозного угнетения, а также против эксплуататорской верхушки городского населения в Могилёве и в моём Витебске… Наибольший размах восстания произошёл во время освободительной войны украинского и белорусского народов 1648 – 1654 годов. В восемнадцатом столетии – известное тебе крупное восстание крестьян и городской бедноты в Кричеве и Кричевском старостве – 1743 – 1744 годов. В русско-польскую войну 1654 – 1667 годов на территории Великого княжества Литовского происходили военные действия, в процессе которых разрушались города и сёла. Русские войска заняли почти все белорусские земли, Восточную Литву вместе с Вильно и Ковно. Царь Алексей Михайлович, получив согласие части белорусской и литовской шляхты во главе со Станиславом Ордой, объявил себя великим князем Белой Руси и великим князем литовским. Кстати, с того времени эти титулы вошли в состав полного титула русских царей и императоров…

Полешук внимательно слушал своего предка-учёного. И был удивлён, что тот так хорошо разбирается в истории.

– Так вот, – продолжил Казимир свой рассказ после короткого молчания, – другая группа феодалов Великого княжества Литовского под руководством великого гетмана Януша Радзивилла, чтобы создать отдельное Литовское государство на территории Литвы и Беларуси, в 1655 году подписывает договор со Швецией и заключает унию Литвы со Швецией. Радзивиллы хотели создать своё княжество на территории Новогрудского воеводства. А потом разделение Речи Посполитой, внутренние противоречия… Войска Екатерины Второй уничтожили и конституционные реформы, и Конституцию…

Казимир прервал свой рассказ – кто-то приоткрыл дверь их камеры. К ним никто не заходил – дверь так и осталась полураскрытой. Они недоуменно переглянулись, ожидая развязки. Рассказчик встал и подошёл к двери. Отворил её больше, выглянул в коридор. Никого.

– Начинаются галлюцинации, – вернулся и сел на свою койку военный учёный, – значит, время позднее, и поэтому нам пора спать. Если нас за эту ночь не разлучат, то мы продолжим беседу завтра.

Он лёг на своё ложе, повернулся к стене. Но потом неожиданно поднялся, сел на лежаке, достал из-под матраса папку, перевязанную бечёвкой.

– Может случиться, что мы завтра и не встретимся. Так я на этот случай подготовил тебе свои записи. В папке история моей любви, о которой я не договорил, о моей идее космоса и человечества… Я не знаю, сохранились ли они в архивах, но я тебе даю оригиналы.

– Спасибо, Казимир. Я обязательно их прочитаю.

Он снова лёг на правый бок, отвернувшись к стене.

А Анатолий ещё долго ворочался с боку на бок, подбивал раз за разом твёрдую, словно камень, подушку, стараясь уснуть, но к нему не приходил сон. Слишком много неожиданного свалилось на его голову.

Разве он мог предположить, что их, исследователей космических путей, сведёт судьба в этом мрачном заведении.

«Но космосом занимались, как говорил Казимир, Рудольф Бинг и Роберт Годдард, – подумал Юницкий, – а вдруг и они здесь, в каких-нибудь камерах… Если нас троих собрали здесь, то почему и они не могут оказаться среди нас?..»

В камере уже стало совсем темно. Не видно и квадратика окошка над головой – слилось с чернотой заоконья. И тогда его, словно птицу, понесло в голубое поднебесье.

Он мчался по струнам времени, словно воздушный экспресс по блестящим рельсам…

Несогласие с Циолковским

…Константин Циолковский, прищурясь, посмотрел на пришедшего гостя, улыбнулся:

– Решил всё-таки навестить старика?

– Обещал, вот и пришёл, Константин Эдуардович.

– Рад, весьма рад, Анатолий. Если бы пришёл завтра, меня бы ты здесь не застал.

– Почему?

Циолковский ответил не сразу. Он сидел за столом, на котором не было ни одной бумажки. И весь его вид был то ли подавленный, то ли безразличный, не понять.

– Меня же вчера отпустили.

– Вчера?

– Да. Случилось невероятное. Я уже прощался с жизнью, зная, что из когтей ЧК мне не вырваться, слишком глубоко запустил их Ачкасов. Простоял на коленях всю ночь, молился, просил у Господа помощи и прощения грехов моих…

– Вы верите в Бога? – удивился гость, садясь в кресло напротив него.

– Я не верю, я твёрдо знаю, что существует Высший разум и Повелитель – Господь Бог. Без Него ничего не может быть, ничего не может происходить… Это истина, это Закон существования.

Анатолий не удивился – великие учёные планеты всегда были глубоко верующими людьми. Его же учили атеисты, отрицающие существование Всевышнего.

За спиной отворилась дверь, и порог переступил неизвестный человек в военной форме.

Подойдя к столу, строго спросил у учёного:

– Как вы могли, Константин Эдуардович?

– Что – смог?

– Вернуться опять в эти казематы. Вы же рискуете своей жизнью, как и я рисковал.

– Да пустяки всё это, дорогой Ефим Георгиевич! Что им стоит прийти ко мне домой и снова предъявить ордер на арест?

– Но всё же, как-никак… Глупо с вашей стороны, очень глупо, извините за замечание. Но утром чтобы вас я здесь не видел!

Циолковский попробовал оправдаться:

– Но поймите и меня. Выхожу на свободу, иду на вокзал, а мой поезд ушёл час назад. Следующий – только завтра. Где ночевать? Замерзать на улице? Ну, я и пошёл к вашему ведомству, постучал в железные ворота, попросился у ваших товарищей, чтобы они снова определили меня в эту камеру.

Ефим Георгиевич еле сдержал смех, его злость уже утихла, и он перевёл взгляд на гостя узника, словно интересовался: «А это кто у вас? По какому делу проходит?»

– Видишь, гость из завтрашнего дня, дорогой Анатолий, какие у нас тут дела творятся? – своим обращением он заодно и представил благодетелю и ангелу-хранителю своего продолжателя в области небесной механики.

– Но здесь же не гостиница, Константин Эдуардович! – взмолился Ефим Георгиевич. – Всё! Чтобы утром вы были на вокзале и никогда сюда не возвращались!

Циолковский, улыбаясь, закивал головой:

– Да, непременно, дорогой Ефим Георгиевич! Слово даю! Ни-ког-да!

Когда за ним закрылась дверь, Юницкий поинтересовался, чем расстроен ушедший человек.

– Да банальная история вышла, мой друг! Хвала Богу, что в ЧК служат не только Ачкасовы! Он хотел меня сгноить в подвалах Лубянки, а Ефим Георгиевич Евдокимов, которого ты имел честь лицезреть сейчас, он же начальник Особого отдела МЧК, взяв моё дело, наложил на постановление ЧК красными чернилами следующую резолюцию: «Освободить и дело прекратить. Е. Евдокимов. 1.12.1919 года».

– Невероятно! – воскликнул Анатолий. – Даже такие люди у них работают?

– Слава Богу, да. Это уникальный человек. Хотя он и атеист, но стал моим ангелом-хранителем, его послал мне Бог. Евдокимов, кстати, кавалер ордена Ленина и пяти орденов Красного Знамени. Он будет в сороковом году репрессирован, и только через шестнадцать лет его посмертно реабилитируют.

– Для вас был ангелом-хранителем, а ему Бог не дал…

– Да, к сожалению. Так вот, вчера меня освободили. Пришёл на вокзал, а мой поезд ушёл. Вот я и попросился у товарищей чекистов провести ещё одну ночь у них – сверх срока. Удивительно то, что они, нарушив всякие юридические правила и законы, впустили меня обратно.

– Уму непостижимо! И завтра вы едете в Калугу?

– Да, еду. Дел накопилось – не переделать. Начал работу над новыми моделями дирижаблей и аэропланов, набрасываю статьи о полёте в космос, разрабатываю параллельно сюжеты будущих книг на философские темы… А там не за горами и семьдесят с половиной лет стукнет, так что, батенька, нет времени умирать, никто за меня мою работу не сделает…

– Да, никто. Зададите вы не одну загадку учёным, которые будут биться над осуществлением ваших проектов, удивляться, как вы до этого додумались…

Узник ничего не ответил на его слова. Опустил голову, погрузился в свои мысли… Он в это время был далеко не только от серой камеры и своего гостя, своей Калуги, даже земли, унесло его в далёкие миры и пространства.

Молчал и гость.

Молчание длилось долго, казалось, вечность. Циолковский, склонившись над столом, наверное, дремал, невзирая на присутствие изобретателя – автора, отрицающего неэффективные ракеты для широкомасштабного освоения космоса, указавшего путь в космос без них…

– Так на чём, коллега, мы остановились? – очнувшись от дремоты, выпрямился Константин Эдуардович, глядя на человека из будущего. – Ах, да, я позвал тебя, чтобы мы обсудили проблемы космоса и его освоение человечеством. Разве не так?

– Да, и поэтому я перед вами.

– Ну что, Анатолий, сын Эдуарда, хочешь спорить со мной, выяснять истину?

Взгляд Циолковского нацелен прямо в Юницкого, взгляд въедливый, насмешливый, даже издевательский, который говорил: «А не слишком ли ты смелый, чтобы опровергать мои проекты?»

– Спорить я не люблю, Константин Эдуардович. Спор – это последнее дело, хотя, как утверждают – в споре рождается истина.

– Ну, тогда хорошо, – вздохнул калужанин, откладывая в сторону слуховую трубу, – а то я подумал, что ты ершистый и забияка. Ошибся, значит.

– Да.

– Продолжим, друг мой! У нас очень мало времени.

Анатолий согласно кивнул головой, прислонился к стене:

– Я всегда спокойно отношусь к тем, кто не верит в меня, считает меня, ну как бы это объяснить…

– Не надо объяснять, Анатолий, – замахал руками Константин Эдуардович, – по себе знаю, пальцем у виска крутят, детишки камнями бросают в спину, считая меня сумасшедшим…

Собеседник согласно кивал головой:

– Вот вы писали: «Многие и ныне думают, что я хлопочу о ракете и забочусь о её судьбе только как ракеты. Это было грубейшей ошибкой. Ракета для меня – только способ, только метод проникновения в глубину Космоса, но отнюдь не самоцель. Будет иной способ передвижения в Космосе – приму и его. Вся суть – в переселении с Земли и в заселении Космоса».

– Писал, писал, виноват… Такие мысли рождались в голове.

– И вы всерьёз думаете, что мы дети космоса? Что нам начертано жить там, в космическом пространстве?

Циолковский чувствовал, что эта идея не нравилась его оппоненту, но ответил вполне определённо:

– Да. И не только думал, но и утверждал. Придёт пора, что нам будет тесно на Земле…

Анатолий пожал плечами, чуть заметно покачал отрицательно головой:

– Я противоположного мнения об этом, и поэтому с вами не соглашусь. Нас создал Господь земными существами, и мы должны жить на Земле, в своей колыбели.

Циолковский не обиделся, услышав слова своего коллеги, спор двух учёных – это не доказывание с пеной у рта своей правоты.

Анатолий знал, что в поисках средств для преодоления гравитации, которые он сам вёл на основе строгих физико-математических расчётов – как физик, не пугаясь грандиозных величин, которые неожиданно получались, Константин Эдуардович пришёл к идее сооружений планетарного размаха.

Ещё в 1879 году он издал свои знаменитые «Рязанские тетради». В них – рисунки планет с окружающими их кольцами, качелями, пушками и мостами вперемежку с расчётами скоростей, ускорений и даже времени движения тел в условиях притяжения различных небесных тел.

А в 1896 году выходит его знаменитая книга «Грёзы о Земле и небе и эффекты всемирного тяготения».

Наряду с идеей искусственного спутника Земли впервые публикуется оценка возможностей ТКС – транспортных космических сооружений.

Он впервые говорит и об экваториальном помосте, который выходит «за пределы атмосферы до высоты в 300 вёрст. По нему движется поезд со скоростью 8 вёрст в 1 секунду с тем, чтобы в его вагонах тяжесть уничтожалась центробежной силой».

И ещё – о башне, выстроенной на экваторе.

При восхождении на неё «...тяжесть понемногу уменьшается, не изменяя направления; на расстоянии 34 тысячи вёрст совсем уничтожается, затем выше опять обнаруживается с силой, пропорциональной удалению от критической точки, но направление её обратно, так что человек головой обращается к Земле, которую видит у себя сверху».

Циолковский рассчитывал величину подобных башен и для других планет.

– Ты же знаешь, что я занимался и пушечными снарядами…

– Да, знаю… Изучал, удивлялся. Правильно заметили, что после вылета из ствола наступает невесомость, и отмечаете, что если взять пушку длиной не в несколько вёрст, а в несколько сотен раз больше, «то предприятие будет сравнительно не настолько безумно…»

– Нелепость?

Юницкий улыбнулся, зная, на что намекал Константин Эдуардович.

Хотя в целом учёный оценивал эти сооружения для Земли как «в практическом отношении нелепость», тут же оговаривался, что «тем не менее, даже в планетной системе, этой песчинке в пространстве бесчисленного множества других таких же систем, мы видим нечто подобное, созерцая кольца Сатурна в телескоп!..»

– Гениальная нелепость! – воскликнул Анатолий.

Собеседник молча посмотрел на него, ничего не произнёс.

Наступило молчание.

.... * * * ....

Письмо 125-е к Надежде

...Построили, наконец, пирамиду и подъездные пути. А начали её строить пять лет назад. Получилось прекрасное сооружение! А в глубине её, более десяти километров, разместились подземные коммуникации, целый город разместился...

Из космоса проникает в отверстие пирамиды ярко-зелёный луч, который подпитывает своей энергией все системы, аппаратуру, медицинские центры с уникальной техникой и препаратами. Здесь нет электродвигателей, которые двигают-передвигают автобусы, машины, поезда, всё берётся из космоса. Бесплатно. Без затрат, без ущерба для природы.

В подземном городе натуральный дневной свет – всё это опять же даёт зелёный живительный луч. Ты спросишь, а можно ли и у нас, на Земле, построить такую пирамиду? Можно. Но для этого нужно полностью поменять сознание людей, вытравить из них те бациллы жестокости и жажды войн, которые накопились за тысячи лет, поменять их физиологию, внутренний мир. Не говоря о духовном.

Здесь не понимают, как это земное существо – человек – убивает себе подобных, как это он может убивать домашних животных и птиц, чтобы съедать это. Жители этой планеты недоумевают, не понимают, как можно продлевать свою жизнь, отнимая её у других.

Они никогда и никого не убивают. Да, они такие, как и мы, но они не употребляют мясо. У них в рационе фрукты и овощи, напитки, соки, виноград. Да, у них нет молочных продуктов, но у них растут деревья с молочными плодами, напоминающими наши дыни. И они их перерабатывают и делают всевозможные продукты.

Так вот, о пирамидах. Чтобы их построить, нужны чистый воздух, чистая земля, чистые помыслы людей. Всевышний создал человека, но он по какой-то причине старается уйти от Его влияния и воспитания. Что-то Бог не доделал в мозгу человека, упустил, наверное. Думал и верил, что человек сам будет себя доделывать и совершенствовать, но...

На планете Юнита, на моей родной Планете, которую я выстрадал, придумывал в своих снах и мечтаниях, нет армии. Нет оружия, которое уничтожает всё живое и неживое, нет солдат и офицеров, генералов и генералиссимусов. Ни одна область науки не занимается разработкой оружия массового уничтожения, а только теми проектами, которые помогают людям планеты быть красивыми и добрыми, счастливыми и живущими несколько сотен лет.

Для нас, землян, это непонятно. Но не для всех. Есть умы, которые понимают это. Но им не дают высказаться, донести до остальных свои мысли и предложения. Но даже если бы и дали им трибуну и они во всеуслышание сказали о своих идеях и предложениях, то их слова, их призыв не услышали бы, на разных частотах они находились и находятся, это всё равно как разговаривали бы глухой и незрячий.

Пирамида? В силах ли построить её человеку? Строили же когда-то Вавилон, до облаков хотели добраться. А Всевышний взял да и смешал языки строителей. И что получилось? Сама знаешь, что. А здесь вглубь надо копать. Кому-то придёт в голову докопаться до центра Земли. Для чего? А просто интересно. «Мы наш, мы новый мир построим...». Не построят и не достроят. Потому что не будут знать, как обращаться с тем сооружением. Настроят лабораторий и будут заниматься изготовлением новой бомбы. Для чего? «А чтобы другие боялись...».

И здесь тема, Надежда, для огромного разговора, и столетия не хватит, чтобы докопаться до сути. Да и зачем?

Но это тема особая, не сегодня мы её обсуждать будем, как-нибудь в другой раз. Хорошо?

Ты в прошлый раз слегка упрекнула меня. Недоумевала: я нахожусь на далёкой своей планете, в которой всё совершенно, на высоком технологическом уровне, а я не могу хотя бы на один день или ночь прилететь к тебе. Могу, конечно же, могу. Здесь время летит немного иначе, и поэтому я как-то не догадался выписать себе командировку-отпуск на родину. Поездку к тебе. Я исправлюсь, это дело поправимое. Я, как и ты, соскучился, не хватает тебя.

Мы же круглосуточно с тобой на связи. Я никогда не выключаю свой экран, на котором находишься ты с детьми, а я нахожусь на экране у нас дома.

.... * * * ....

Опровержение истины

Казалось, Циолковский задремал. Он склонил голову над столом, и непонятно было, то ли задумался над вопросом Юницкого, то ли усталость напала на него.

Гость молчал, осматривал жилище заключённого, выпущенного на свободу. Серые стены, серый потолок, серый свет, пробивающийся сквозь зарешёченное окно. Анатолий подумал, что даже если бы оно было и распахнуто, то жилец камеры не пожелал бы уйти на свободу через него.

Он сейчас был свободен, хотя находился на территории несвободы. Парадокс. Это напоминало птицу, имеющую крылья, но находящуюся взаперти – в клетке…

– Так на чём мы остановились? – очнувшись, спросил учёный у учёного. – Так вы говорите, дорогой коллега, что впервые познакомились со мной, вернее, с моими трудами, будучи учеником?

– Да, Константин Эдуардович, в школе я прочитал всё, что о вас написано. Правда, у меня в то время не было ни энциклопедий, ни справочников, но я добрался до Брагинской районной библиотеки и попросил литературу о вас.

– Занятно, занятно. И что же вы открыли для себя, прочитав то, что писали обо мне?

– Много чего интересного… Может, не столько интересного, как удивительного. Удивительное то, что, не зная ваших открытий, я интуитивно пробовал открывать для себя то, что вы открыли раньше. Прочитав, я даже испугался.

– Чего испугались? Что я украл у вас ваше открытие? – Циолковский хитро прищурился, с улыбкой смотрел на собеседника, приставив к правому уху ладошку, чтобы лучше услышать ответ.

– Да нет, Константин Эдуардович, скорее наоборот. Я себя уличил в плагиате. Будто в каком-то фантасмагорическом сне я списал тайно у вас ваши открытия. Мне снились часто сны о космосе, полёты на другие планеты… Снились огромные полки книг, и все они были о космосе, о покорении небесных просторов. Я читал их с упоением, даже записывал многое в свою тетрадь.

Циолковский весело посмотрел на него, засмеялся.

– Удивительно! – воскликнул громко, запрокинув голову, руку положил на седую бороду. – Так и мне снились те стеллажи! Скажите, а не было ли в ваших снах серой собаки, которая стерегла то богатство?

Учёный уже не смеялся, он выпрямился, пристально впился глазами в своего гостя.

Анатолий побледнел. Откуда он знает о собаке?! Неужели им снился один и тот же сон?! Разве такое может быть?

– Да, я помню ту собаку. У неё был прекрасный красный ошейник. И расположилась она на коричневой медвежьей шубе. Она лежала молча, высунув язык, не обращая на меня внимания, признавала меня за своего.

– Уму непостижимо! – Циолковский ударил ладонями себе по коленям. – Фантастика!

– Одна из ваших книг – «Планета транспортного средства» – была среди тех книг. Потом мне её дали и в библиотеке. Странно то, что перед входом в библиотеку лежала на земле точно такая же собака. Видимо, она принадлежала кому-то из сотрудников библиотеки. И я думал, оказывается, параллельно над тем же, но ещё не мог написать тот труд о том, как отправиться в космос без ракеты, потому что не хватало знаний. А потом, когда мне дали вашу книгу «В грёзах о земле и небе», я и ужаснулся, что «моё открытие» было открыто вами.

Анатолий уже поднялся с табуретки, попытался ходить по узкому пространству.

– Вы описывали такой эпизод… Просили читателя представить себе малую планету, а по экватору проложена железная дорога. А по ней движется поезд, который без начала и без конца: поезд – замкнутый круг.

– Да, правильно.

– Потом поезд начинает двигаться. Он ускоряет и ускоряет ход, разгоняется до такой степени, что отрывается уже от земли, поднимаясь в космос.

– Да.

– Он приобретает первую космическую скорость. Вы знали, что спутники земли невесомые. Почему? Потому, что сила притяжения и центробежная сила уравновешивают друг друга. И поезд, когда достигает первой космической скорости, тоже становится невесомым.

Циолковский слушал внимательно своего последователя, который стоял у окна и рассказывал калужскому учёному о его же изобретении.

– Ну и что, Анатолий, вы хотели пояснить мне? Говорите, не обижусь, если вы старика в чём-нибудь обвините.

Гость улыбнулся:

– Разве я похож на обвинителя? Это следователи и обвинители определили вас сюда, а я хочу найти истину. Вот вы, Константин Эдуардович, достигли первой космической скорости. Прекрасно. А дальше что? Вы же всё равно остались на планете. А чтобы выйти в космос, нужно увеличить диаметр, не так ли?

– Верно.

– Ваш поезд должен растянуться и стать струной.

– Гитарной? – съязвил Циолковский, хитро улыбаясь. – Или скрипичной?

Анатолий не отреагировал на замечание калужанина.

– Поезд должен натянуться, но по окружности. Гитара или скрипка начинают звучать, когда у них струны натянуты. А у космических струн другой закон натяжения. Вы взяли малую планету, но мы же живём на Земле, диаметр которой более двенадцати тысяч километров. Первая космическая скорость – около восьми километров в секунду. А как её получить на Земле, на которой присутствует атмосфера? И на Земле есть моря, океаны, горы… А что если мы этот поезд поместим в трубу? И из трубы выкачаем воздух, уберём рельсы. Только при этом условии нам ничего не может помешать получить первую космическую скорость. Это же не полёт пули из снайперской винтовки. Пуле легко «пробить» атмосферу, а как это сделать огромному составу вагонов?

Учёный перестал улыбаться, задумался, внимательно глядя на своего оппонента, заёрзал на стуле.

– Занятно, занятно, – еле заметно покачал головой, – мне нравится ход ваших мыслей. Очень интересно, слушаю вас внимательно, Анатолий, продолжайте. Никогда не слышал о вашей деревне Крюки, но занятно, что там, в полесской глуши, могут родиться такие серьёзные спорщики.

Но оппонент не спешил продолжать. Он знал, с кем разговаривает, с кем вступил в диалог. Даже в спор. Представилась замечательная возможность проверить свои предположения и выводы по теме, которая волновала его и будет волновать всю жизнь.

– Я предлагаю заменить рельсы магнитным подвесом. И расположить состав так, чтобы он не касался стенок, потолка и днища.

– Логично! – подхватил идею крюковчанина учёный. – Тогда убирается сопротивление, не так ли? Но тогда ответьте мне на такой вопрос: а где взять энергию, чтобы привести в движение такую махину?

– А эту функцию будет исполнять то же магнитное поле.

Циолковский недоуменно пожал плечами:

– Как это возможно? Поясните, пожалуйста.

Анатолий подошёл к столу и сел напротив.

– Пояснение такое…

Но в этот момент распахнулась дверь, и порог камеры переступил солдат в зелёной фуражке с подносом в руках. На подносе стояло два стакана горячего чая, на блюдечке лежало несколько галет. Циолковский удивлённо посмотрел на «официанта».

– Ваш благодетель приказал напоить вас чаем, – тихим голосом пояснил охранник. – Он сказал, что у вас будет разговор до утра, поэтому подкрепитесь…

– Спасибо, служивый, – закивал благодарственно узник, – весьма вам признателен.

Когда закрылась дверь, продолжил:

– Так вот… О магнитном поле. Поезд движет вдоль вакуумного канала магнитное поле, это вам прекрасно известно как физику, вы же об этом говорите своим ученикам. Но опять же, зачем поезд? Это сколько же уйдёт для этого металла, да и длина его будет сорок тысяч километров. А давайте-ка мы поезд заменим ротором-лентой. И его размер при этом составит всего несколько десятков сантиметров в поперечнике. Да пусть он весит даже 100 килограммов на погонный метр, но это всего 100 тонн на километр. Всего же по всей длине – четыре миллиона тонн. Всё равно это очень мало металла. Больше весят одни только легковые автомобили в таком мегаполисе, как, например, Москва. Делать при этом тоннель нужно не шесть метров в диаметре, как в подземном метро, а сантиметров пятьдесят. И вот мы поезд превратили в непрерывную линейную конструкцию, замкнутую в кольцо вокруг планеты.

Калужанин подпёр бороду рукой, неотрывно смотрел на своего гостя, с нетерпением ожидал, что тот скажет дальше.

– Давайте нашу конструкцию разгонять дальше. Когда мы достигаем первой космической скорости, наш невидимый поезд становится невесомым. У нас же нет колёс и рельсов, можем смело разгонять и дальше.

– Ну и...

– Возникнет центробежная сила, направленная в каждой точке вертикально вверх, которая превысит вес конструкции. Если погонный метр весит, допустим, одну тонну, а центробежная сила на этот погонный метр составит одну тонну сто килограммов, то что произойдёт с конструкцией?

– Поднимется, – поддержал его Циолковский, – оторвётся от эстакады. Я теперь понимаю. Земной шар – не идеальная окружность. Труба-тоннель может опираться на горы, ниспадать вниз – в долины

и каньоны… А ротор по мере ускорения движения будет отрывать конструкцию от земли, вначале ту, которая находится ниже, а потом выше и выше?

Анатолий обрадовался, что Циолковский заинтересованно включился в разговор, что понял и поддержал его идею. Значит, он соглашается с ней, и в выводах и предложениях нет никаких противоречий.

– Да, уважаемый Константин Эдуардович, действительно, это так. Я уже не один десяток лет бьюсь над этой проблемой, стучусь в непробиваемую стенку, но меня не понимают. А если и понимают, то просят подождать несколько столетий.

– Обидно, – вздохнул узник, – очень обидно. Меня с моими идеями пытались определить в дом для душевнобольных, и вас, наверное, относят к разряду тех людей, у которых «не все дома»?

– Случается, Константин Эдуардович.

– Так мы отвлеклись, дорогой коллега… Идём с вами дальше. С нетерпением жду дальнейшего изложения ваших мыслей.

На этот раз поднялся со своего места Циолковский. Выйдя из-за стола, потянулся кряхтя, развёл руки в стороны, распрямил плечи. Потом прислонился спиной к стене у окна, скрестил руки на груди.

– Вся изогнутая конструкция вначале имеет избыточную энергию. Но любая система стремится к равновесию. Поэтому те места, которые «выпадают» из идеальной окружности, «проваливаются», начинают выравниваться и «подстраиваться» под нужную окружность до тех пор, пока не будет создан необходимый радиус. И тот же радиус, как и диаметр, начинает увеличиваться. Труба может удлиняться до необходимых параметров, и это зависит от того, на какую высоту она будет подниматься. Растяжение на каждом телескопическом стыке всего состава составит всего несколько десятков сантиметров.

Анатолий, вспомнив о чае, сделал несколько глотков. Чай ещё не успел остыть, придал немного бодрости. Стоя, отпил со своего стакана и Циолковский.

– Так вот… Для того, чтобы подняться в космос, необходимо иметь общую скорость более восьми километров в секунду – выше первой космической скорости. Чем тяжелее будет маховик, тем меньшая потребуется скорость его разгона, но в любом случае она будет выше десяти километров в секунду. Когда мы выведем нашу конструкцию в безвоздушное пространство, можем остановить подъём. Корабль, назовём его так, не сможет упасть на Землю, потому что сила притяжения Землёй каждого погонного метра корабля компенсируется точно такой же по величине центробежной силой. Потом мы уже на этот статор-ротор можем подвесить отдельные кабинки – через десять метров, через сто, через километр, неважно, где сидят в капсулах люди, находятся грузы… За один рейс можно вывезти в космос миллионы людей

и миллионы тонн груза. А можем и надеть сплошной корпус-трубу с телескопическими стыками.

Два человека, находящиеся в камере на Лубянке, не замечали времени. Как и время не замечало их.

Они никак не могли наговориться, насладиться идеей, которая была главной в их жизни. Циолковский не перебивал своего младшего друга, слушал, радуясь, что у его коллеги такие неординарные полёты мысли, такие смелые предложения по освоению космического пространства.

Анатолий, найдя в Циолковском заинтересованного собеседника и слушателя, единомышленника, рассказывал и рассказывал о своём детище, опасаясь только одного – чтобы не застал их за разговором внезапно рассвет. Тогда он не договорит обо всём, не расскажет о том, что хотел, что волновало его.

Он старался убедить учёного из Калуги, что его спасательный круг для человечества – не ракета, из сопла которой летят на землю ядовитые вещества, а во время старта космонавты подвергаются нечеловеческим нагрузкам. Ракета смертельно опасна для землян. А космическое колесо отрывается от земли медленно, и поэтому нет никаких перегрузок. Он вступил в схватку, опровергал нелепые идеи, сам удивлялся своей смелости.

Ещё в апреле 1988 года Анатолий рассказывал о своём проекте в газетах и журналах, в телевизионных передачах. Лётчик-космонавт СССР Игорь Петрович Волк, с которым в Гомеле проводили международную конференцию по программе неракетного освоения космоса, рассказывал, что когда он тренировался для полётов на «Буране», то испытывал на себе такие огромные перегрузки, что, казалось, кожа на голове вот-вот лопнет и полопаются кровеносные сосуды. На него давил вес более тонны. А некоторые и не выдерживали, и спасти их было невозможно… И всё для чего? Загубить несколько жизней ради «обуздания» ракеты? Оправданно ли это?

Юницкий отвечал космонавту: «Нет, не оправданно!»

– Продолжаю. Чтобы попасть на околоземную космическую орбиту, ракете нужно менее чем за десять минут вырваться в безвоздушное пространство. Если же за это время ракета, сжигая сотни и даже тысячи тонн топлива, не набирают нужную скорость, а это восемь километров в секунду, то она упадёт обратно на землю, не достигнув своей цели. А в ОТС никакого топлива не нужно, и не за семь-десять минут планетарное колесо наберёт заданную высоту и заданную скорость, а может подниматься и два часа, и десять, и сутки. И при этом человек не будет ощущать перегрузок, он в это время может отдыхать, спать или заниматься любыми делами – читать, слушать музыку…

– Да, не поверить вам невозможно!

– Можно подняться в космос как на автомобиле, регулируя подходящую для себя скорость. Константин Эдуардович, вы великий учёный, но и великий фантазёр. Вы мечтаете о том, что человек поселится на других планетах – Сатурне, Марсе, Юпитере… Извините, но это абсурд. Никогда с вами не соглашусь!

Циолковский опять сел за стол. Подался немного вперёд, упёрся грудью в краешек стола, спросил:

– Почему? Убедите меня в этом.

– Пожалуйста, только не обижайтесь на мою смелость. В споре рождается истина, разве не так?

– Так, так, мой друг, валяйте!..

Анатолий улыбнулся, ему понравилось его «валяйте». Допил из стакана давно остывший чай.

– Хорошо, буду валять… Взять ваши мысленные проекты с малыми планетами, что можно соорудить поезд на малой планете. Вы – философ, вы – величайший мыслитель, но… Вы говорите, что человек, вышедший в космос, становится зелёным. Потому что усваивает солнечное излучение, радиацию, и он, как растение, живёт привольно в космосе. Тема для фантаста-литератора. Но вы поняли, что поезд вокруг Юпитера – это нереально, и обратились к ракете как к единственному виду транспорта, при помощи которого человек оставит землю. Гениально! Но только на тот момент, как вы подумали об этом. Но мы идём вместе с вами дальше.

– Идём дальше...

– Представим, Константин Эдуардович, что мы живём с вами на планете Юпитер. Или на Сатурне. Как физик вы знаете, что там сила тяжести в несколько раз больше, чем на Земле, как и плотность атмосферы на порядки выше.

– Да, согласен. И от этого никуда не деться. Законы космоса.

– С земли мы видим, как сгорает, падая, звезда-метеорит. Мы загадываем желания. Идиллия, не правда ли? Но мы знаем, что это сгорает обычный кусок камня или металла, когда он попадает в атмосферу. Сгорел метеорит. Сгорел за несколько секунд, войдя в разряжённые слои атмосферы со скоростью двадцать-тридцать километров в секунду. А ракета, чтобы разогнаться с того же Юпитера, должна иметь скорость около пятидесяти километров в секунду, но никак не восьми километров в секунду, как при старте с Земли. Значит, топливо должно гореть не семь-десять минут, а тридцать пять-пятьдесят минут, чтобы с тем же ускорением разгонять ракету. Но если оно будет так долго гореть, то сила тяги реактивных двигателей будет в 25 раз ниже веса в пять раз потяжелевшей ракеты! Я вижу, как всё топливо сгорает, а ракета на стартовом столе даже не шелохнулась…

– Хм-кхх, – произнёс невнятно изобретатель ракеты, – кхх-х… Ты смотри, как всё может обернуться…

– Потому что у стартующей с поверхности планеты космическая ракета должна иметь одно обязательное свойство – тяга двигателей должна быть больше веса корабля. Почему в моё время получил такое большое развитие легковой автомобиль? Потому что ему не нужна тяга больше, чем его вес. Его тяга в сотню килограммов позволяет развивать скорости в сто и более километров в час. Но автомобиль весит полторы-две тонны. И он движется не по вертикали, а по горизонтали.

А ракета резко отличается от автомобиля. И у неё совсем другие особенности и законы. Более того, вы представьте, что необходимо пройти со скоростью 10–20–30 километров в секунду плотные слои атмосферы, которые значительно плотнее земной атмосферы – не разряжённые, куда падают метеориты, да ещё если представить, что метеориты падают не сверху, а снизу, где наиболее плотные слои – в десятки и сотни раз более плотные, вольфрам сгорит за секунду… Да нет таких материалов, и не будет никогда.

Поэтому, уважаемый Константин Эдуардович, относясь к вам с величайшим уважением, никак не могу принять ваш проект широкомасштабного освоения космоса при помощи телеги-ракеты. Тот путь, который вы предсказали, нам, сатурнянам-юпитернянам, не подходит. А вот ваша идея с поездом – в самую точку. Но опять же с оговоркой: если ваш поезд будем разгонять не в атмосфере, на железных рельсах, а в вакууме, не касаясь стенки… Это же можно делать как на Юпитере, так и на Сатурне, неважно, какая там плотная атмосфера. А в вакууме разгоняйте ваш поезд хоть до ста километров в секунду. Но так много и не надо, а хотя бы семьдесят-восемьдесят километров в секунду. Откачали из трубы атмосферу (неважно, какая она плотная) – и всё, путь свободен! Эффект будет достигнут.

Да те же ускорители заряжённых частиц, работающие на тех же физических принципах, способны разгонять материальные частицы до скорости триста тысяч километров в секунду – до скорости света. Те же принципы разгона. И вы на Сатурн прилетите с Земли не на ракете. А если и на ракете, то обратно вы взлететь не сможете. Поэтому ваши фантазии отправиться в путешествие на Сатурн или Юпитер на ракете нереальны!

– Не подходит моя ракета? – засмеялся добродушно Циолковский, нисколько не обидевшись на Анатолия за его несогласие, покачал головой: – И чем же она вам не понравилась, будьте так любезны, изложите мне главный довод в вашем сомнении… И ответьте мне, пожалуйста, Анатолий, кто вам в Крюках преподавал эти идеи, там что, есть университет космоса?

– Вы и преподавали мне этот предмет, Константин Эдуардович. И никто другой. Я учился по вашим книгам.

– Странно, всё это очень странно. И – удивительно.

Опровергая и Тесла

– Да ничего в этом удивительного нет.

Изобретатель поднялся с табуретки. Он не замечал сгустившихся сумерек, не замечал времени, им овладела одержимость и потребность выговориться, даже поспорить с великим учёным-фантазёром. Когда ещё представится такая возможность, может, и никогда.

Потом снова сел, нервно потирая руки.

– Современные тяжёлые ракетоносители с реактивным двигателем имеют мощность порядка ста миллионов лошадиных сил. Можно ли представить те сто миллионов лошадей, которые впрягаются в хомут и разгоняют космический аппарат? Для того только, чтобы поднять в космос какие-то мизерные десять тонн полезной нагрузки. При этом раскладе получается, что с учётом всех потерь энергии, не только полётных, но и предполётных, коэффициент полезного действия у ракеты как транспортного средства… менее одного процента. Менее одного процента, Константин Эдуардович! Подумайте! У современного паровоза – пятнадцать! Уму непостижимо. А если говорить, сколько вреда приносит экологии планеты сгораемое высокотоксичное топливо, причём в основном в уязвимых верхних слоях атмосферы и озоновом слое, – ужас! Оно же не просто сгорает, а извергается со скоростью в несколько километров в секунду с температурой в несколько тысяч градусов. Тогда легко сделать и главный вывод: запускать в большом количестве ракеты в космос – самоубийство для человечества!

– Правильно – самоубийство! – раздался неожиданно за спиной Анатолия хрипловатый голос. – Я поддерживаю тебя, мой друг!

Непонятно откуда взялась в камере третья табуретка, и нежданный гость уселся на неё. Смотрел на Циолковского и его гостя, улыбался.

– Всё спорите? Всё хотите истину найти в споре? А истину никто не знает, она принадлежит самому Богу.

Циолковский и Юницкий знали, кто пришёл к ним в гости, знали, хотя никогда с ним и не встречались.

Перед ними сидел Никола Тесла. Известный на весь мир гениальный Тесла.

– А чего это вы в темноте сидите? – удивился он. – Экономите электроэнергию?

– Да нет, просто на ночь отключают свет во всех камерах, – пояснил Константин Эдуардович.



– Ну, мы это легко исправим, – пообещал Никола.

Он направил указательный палец на лампочку – и она вспыхнула слабым светом. Потом опять «выстрелил» пальцем в неё – свет стал ярче.

– Теперь достаточно, – удовлетворённо заметил житель Нью-Йорка, живущий на улице Ист-Хьюстон, 48. – Не люблю яркий свет. Хотя в темноте я вижу лучше, чем при свете… Вы хоть меня увидите.

– А мы и не заметили, что сидим в темноте, – признался Анатолий. И в самом деле, не заметил этого – беседа освещала их голоса и лица.

Юницкому почему-то стало не по себе от взгляда Никола – лихорадочный блеск чёрных глаз, в уголках губ затаённая улыбка. Знал, что ему под силу невозможное, например, он мог сровнять с землей не только эту тюрьму, в которой они находились, но и весь город… Страшный человек, но гениальный до безумия. Он даже на расстоянии слышал биение сердца любого человека, мог определить артериальное давление.

Знал Анатолий и то, что в учебниках физики почему-то не упоминали его имени. А зря. Ведь это он открыл существование переменного тока, флуоресцентный свет, беспроводную передачу энергии, это он построил первые в мире электрические часы, турбину, двигатель на солнечной энергии. Ему принадлежит изобретение радио, а не Маркони и Попову, получение трехфазного тока раньше, чем это сделал Доливо-Добровольский. Весь мир признаёт, что на его патентах выросла вся энергетика двадцатого столетия. Число его изобретений измерялось тысячами, просто не все он выносил на суд учёных и чиновников от власти – как военной, так и гражданской.

Знал ещё, что Тесла несколько десятилетий занимался главной проблемой – энергией всей Вселенной. Хотел докопаться до секретов движения Солнца и других светил. Пробовал невозможное – управлять космической энергией. Ему, как говорили, даже удалось наладить связь с другими мирами. Но он никогда не кичился своей значимостью и гениальностью, отшучивался только, когда его называли гениальным изобретателем, говорил, что просто исполняет роль проводника идей. А когда спрашивали, кто руководитель всех его

идей, показывал куда-то вверх, не говорил, что он посланник Божий, а что идеи ему подсказывал эфир.

Знал Юницкий и то, что Никола Тесла занимался тем, чем и он – общепланетным транспортным средством: колесом вокруг земли. Но тут с ним можно и поспорить.

Если следовать логике Тесла, то по расчётам Юницкого предлагаемый вид транспорта подняться в космос не мог…

Гениальный изобретатель родился не в Америке, а в Сербии – в небольшом городке Смилян 9 июля 1856 года. Почти на год старше Циолковского. Так что они почти ровесники. Никола выглядит молодо, а Циолковский, отпустив бороду, превратился в старика.

– Вы, кажется, говорили о самоубийстве? О широкомасштабных запусках ракетоносителей в космос? Я услышал ваш спор, или диалог, и решил оторваться от своих опытов в лаборатории, прийти к вам. Правда, ваши апартаменты намного отличаются от моих, но что поделаешь – советская действительность. Послушайте, Анатолий и Константин, а давайте мы перенесёмся вместе с вами в моё жилище – просторное и светлое, со свежим воздухом – и там продолжим разговор, а?

Циолковский, услышав его приглашение, сразу же замахал руками:

– Нет, нет, нет!.. Что вы, Никола! Мы здесь временно. Я утром ухожу, а Анатолий прилетел из будущего, на сегодня он ещё не родился. Так что утром мы оставим это мрачное заведение.

– Ну, как хотите, – удивившись отказу, пожал плечами американец. – Я бы у себя вам построил огромные лаборатории, и вы бы занимались своим любимым делом. Ладно, вам виднее. Все стремятся в Америку. И я отправился туда в 1884 году. Да не просто в неизвестную страну, а к самому Томасу Эдисону. С рекомендательным письмом от парижского учёного с такими словами: «Я знаю двух великих людей. Один из них – вы, а второй – этот молодой человек». По дороге в Нью-Йорк меня ограбили вчистую – пропали все мои вещи и тетради с записями новых открытий. Кстати, Анатолий, одно из открытий было о том колесе вокруг земли, чем и вы занимаетесь… В кармане всего четыре цента. Судьба подсовывает мне первый случай. На Бродвее увидел людей, которые тщетно пытались починить электромотор. Предложил свои услуги. Отремонтировал я его за считанные минуты. И в моём кармане поселились первые двадцать долларов…

«Точно так же, как и меня ограбили в Москве, – подумал Юницкий, – пути Господни неисповедимы…».

– Да, Константин, Анатолий здесь прав, тысячу раз прав, что летать в космос на ракете – идея абсурдная. И, добавлю, губительная для человечества.

– Но и ваша, прошу извинить, Никола, идея о транспортном средстве не совсем удачная, – Анатолий, получалось, заступался за Циолковского, не хотелось, чтобы Тесла сразу набросился на него. – Я изучал ваш труд, подходил к нему и так и эдак… Не вписывается почему-то.

– Во что не вписывается, дитя полесских болот, объясни?

Лучики чёрных глаз Никола буравчиками впились в Юницкого. Видимо, не ожидал такого смелого возражения от беларуса. Нет, он не обиделся, интересно даже было спорить с беларуско-российским изобретателем.

– В формат законов физики и астронавтики не вписывается, Никола, а они неподкупны – законы.

– Это почему же, позволь тебя спросить? Чем не понравилась моя идея? В чём мои просчёты?

– Просчёты? – наклонился к нему Анатолий. – Простое колесо не сможет оторваться от земли. Не сможет взлететь в небо.

Тесла нахмурился, отчего чёрные крылья бровей сошлись на переносице и стали похожи на летящую чёрную птицу, дотронулся кулаком до усов. Потом улыбнулся, глядя на собеседников, переспросил:

– Это почему же не сможет взлететь? Я обладаю такой силой энергии, что могу поднять в небо корабли и танки, взять энергию ниоткуда – из воздуха и земли… И вас могу поднять до потолка…

После его слов все втроём начали вместе со столом подниматься выше и выше. Никола не отрывал взгляд от Анатолия, ожидал, когда испугается Циолковский. Головы уже упёрлись в потолок. Казалось, потолок раскроется, и они полетят дальше…

– Достаточно! – чуть ли не закричал Константин Эдуардович. – Достаточно фокусов!

Так же медленно опустились на пол.

Анатолий промолвил:

– Может, танки и корабли взлетят в космос, но круг твой не взлетит. Законы физики и энергии не пустят.

– Опять он мне про законы физики! – слабо хлопнул Никола ладонями по шершавой поверхности стола. – Мне подчинены законы, а не я им.

– Бахвальство, – вздохнул полесский изобретатель, глядя на Тесла.

– Ну и смелый ты же, однако! Хвалю. Но и услышать хочу твои доводы против моего проекта. Думаю, что трибуна тебе не нужна, и так можешь меня разложить на лопатки. Ну, действуй!

Юницкий ожидал от Никола такой просьбы. Для этого, видимо, он и пришёл «на огонёк», чтобы «сразиться» с изобретателем этого и следующего за ним столетия.

– Что ж, пожалуйста… Сам напросился, сам предложил. В 1895 году Вестингауз ввёл в строй крупнейшую в мире Ниагарскую ГЭС.

На ней работали ваши сверхмощные генераторы. Прекрасно! Хвала Никола! Тогда же вы сами изобрели и серию радиоуправляемых самоходных механизмов, которые назвали «телеавтоматами». Да, вы построили в Колорадо для своих экспериментов башню с большой медной сферой на верхушке. Вы генерировали потенциалы, разряжающиеся стрелами молний длиной до полусотни метров. Слышались громовые раскаты, а вокруг башни пылал огромный световой шар. Искры проскакивали под копытами лошадей и под ногами людей. И за двадцать пять миль от башни одновременно загоралось более двухсот лампочек. Энергия была передана лампочкам не по проводам, а посредством земли.

– Извини, Анатолий, что перебиваю, но об этом я наслышан, – положил Никола свою ладонь на руку Юницкого, – ты мне о главном скажи, о главном…

– Ты великий изобретатель и учёный, мой друг!

Тесла поморщился, словно от зубной боли, покачал укоризненно головой.

– О главном? Пожалуйста. Ты писал: «Представим себе эстакаду вокруг земли по её экватору. А потом, построив на эстакаде вокруг земли беспрерывное кольцо, уберём эстакаду. Внутри – планета Земля. Давайте затормозим кольцо… Земля вращается со скоростью пятьсот метров в секунду, а кольцо стоит на месте. Через час мы ступим на землю другой страны, которая будет находиться от первоначальной точки в тысяче восьмистах километрах…» Ты прекрасно знаешь электротехнику, и никто лучше тебя её не знает во всём мире. Но ты представляешь, какое это будет сжатие в кольце? Кольцо длиной в сорок тысяч километров… Мы знаем арочные мосты, они бывают достаточно большие. А давай представим – длина пролёта моста километр, пять километров? А десять? А двенадцать тысяч километров – по диаметру планеты? Напряжения сжатия в несущей арочной конструкции такого моста превзойдут тысячи тонн на один квадратный сантиметр – а всё это нужно ещё поднять в космос. Нет таких в природе материалов, чтобы соорудить такой комплекс. А если мы и применим сверхлёгкий, но высокопрочный материал, даже легче воды, то, оторвавшись от эстакады, очень тонкое сжатое кольцо – в поперечнике паутинка на фоне Земли – просто потеряет устойчивость, так как оно станет самонесущим, работающим на сжатие.

Константин не вмешивался в разговор, не перебивал, ни о чём не спрашивал, его словно и не интересовала совсем дискуссия двух изобретателей. Может, он и не слышал их разговор, последнее время у него совсем начал пропадать слух.

А раз не слышал, то и вовсе мог задремать – уже было далеко за полночь. Только двоим собеседникам не до сна, им хотелось закончить свой разговор и мирно разойтись…

– Гитарная струна, если сравнивать, устойчивость не потеряет – она растянута, не так ли? А в случае конструкция сжата. Возьмём даже в поперечнике десять метров или километр. Километр. Предположим, мы соорудили столб высотой в двенадцать тысяч километров и толщиной в километр. Он будет стоять, Никола? Никогда, сам об этом знаешь. А то, что я предлагаю, при любой длине устойчивость не потеряет. Мне радостно, что твоё кольцо вокруг планеты реализовано, хотя и по-другому – не по принципу сжатия, а работающее на растяжение…

– Да, я не подумал, здесь действительно идея растяжения, – согласился неожиданно Тесла и в знак одобрения покивал головой, отчего чёрный, на два пробора, чуб закрыл глаза. – Ты здесь прав. Действительно, когда я покупал скрипку или гитару в магазине, то натягивал-растягивал струны до тех пор, пока не получал нужный звук. Похвально, Анатолий! Ты исправил мою ошибку. Как и ошибку Константина.

Юницкий покачал головой:

– Не я исправил, а законы космоса и физики. Поперечник кольца не может быть большим, иначе оно будет слишком тяжёлым, да и чрезмерно материалоёмким и дорогим. Только растянутая система с малыми поперечными размерами не потеряет устойчивость и, не меняя формы, выйдет за пределы атмосферы планеты. И это единственный выход. За счёт внутренних сил системы, как в случае с бароном Мюнхгаузеном, потому что есть своя экология и на Юпитере, и на Сатурне, и на других тяжёлых планетах, и её не нужно нарушать. А тот способ, который предлагаю я, нигде и ничего не нарушает.

Тесла молчал, внимательно слушал, ждал продолжения доводов изобретателя и инженера.

– Нам космос практически не нужен. Представим, что мы сатурияне, и что у нас на Сатурне, этом газовом гиганте, давление в тысячи атмосфер, а там, в космосе, – вакуум. У нас попросту нет таких скафандров, чтобы внутри были тысячи атмосфер. Поэтому космос нужен не для нашего расселения, а для обслуживания нашей цивилизации – размещения производств, промышленности, энергетики, для утилизации промышленных отходов. По этим принципам мы и построили кольца вокруг планеты.

Анатолий замолчал, перевёл дыхание, снова набрал воздух в лёгкие.

– Создатель – есть такая основная теория – построил мир по принципу растянутых струн. Мельчайшие частицы нашего мира, невидимые под самым сильным микроскопом, – это и есть те самые квантовые струны. Творец, зная, что струна – самый устойчивый элемент, и построил этот Мир таким. Рукотворные вантовые и висячие мосты или канатные дороги – это также струнные конструкции. А наши труб-

чатые кости? Почему они такие прочные? Потому что одни волокна в них растянуты, а другие – сжаты. Паутина – струнная конструкция. А железобетон и предварительно напряжённая арматура, завоевавшие весь мир? То же самое – струны. Почему высокие деревья устойчивы и не падают? Струны в них натянуты… Ветер качает, а бамбук или дуб стоят столетия, и ничего с ними не происходит. Почему деревья поют, когда их качает ветер? Это их струны издают звук от ветра, и это уже мелодия космоса. И слышать, и понимать мелодию не каждому дано. Нашему третьему собеседнику дано.

Циолковский будто услышал слова Юницкого, улыбнулся, глядя на него.

– Есть четыре вида нагружения (нагрузки) материальных конструкций – сжатие, растяжение, изгиб и кручение. Но самое благоприятное в конструкционных элементах и в несущей материи нашего реального мира – растяжение. На башенном подъёмном кране два несущих конструкционных элемента – один сжат, а другой растянут. Сжата башня с множеством железа, и растянут канат, который держит крюк. Нагрузки на них одинаковы, а расход стали отличается в десятки раз. Создатель научил нас жить вместе со струнами, но «недоучил», не надоумил нас лишь только в том, что мы должны строить не асфальтовые и бетонные дороги, нанося земле ущерб, а передвигаться по струнным рельсам, поднявшись над землёй, с разной скоростью и на любые расстояния… Передвигаться, не встречаясь в пути с авариями и катастрофами, которые уносят каждый год миллионы человеческих жизней.

В камере воцарилась тишина. Циолковский, наклонив голову, спал. Анатолий молчал.

Задумался и Тесла, напряжённо вглядываясь в глубину не только пола, но и планеты…

– Твои предложения не лишены научной логики, – неожиданно согласился Тесла, – жаль, что мы живём с тобой в разное время, вместе мы перевернули бы весь мир…

Беларус отрицательно покачал головой:

– Я не хочу, Никола, переворачивать мир, я хочу бросить человечеству спасательный круг. Рассуждая над всеми нашими вопросами и проблемами, я пришёл к выводу, что абсурдно тянуть десяткам миллионов лошадей груз в десять тонн на орбиту. Экономически абсурдно и глупо. Один запуск тяжёлого ракетоносителя стоит сотни миллионов, а иногда и миллиарды долларов. За один запуск космической ракеты выводится на орбиту груз примерно в десять тонн. Каждая буханка хлеба, выведенная на орбиту, становится золотым слитком. По стоимости.

И сам космонавт становится «золотым». Но это уже, дорогой Никола Тесла, совсем другая, хотя и параллельная тема. А на улице уже, видишь, светает, и пора будить нашего уважаемого Константина…

– Не надо будить, – не поддержал его Тесла, – пусть отдыхает… И хорошо, что он не слышал нашего разговора. Не надо его разочаровывать в целесообразности его открытия. У нас с тобой ещё есть пара часов. Если тебе ещё не хочется спать, то мы можем перейти в другую камеру-каюту и продолжить нашу беседу. Хочу открыть тебе глаза на науку и псевдонауку в стране, в которой ты жил и продолжаешь жить.

– Спать не хочется, – оживился полешук.

– И имеешь ли желание послушать мои мысли, которые немного смутят тебя?

– Имею. Может быть, мы больше и не встретимся.

– Как знать, как знать...

Никола первым подошёл к двери и открыл её.

.... * * * ....

200-е письмо к жене

Удивительно, но я не чувствую движения времени. Оно здесь и не бежит, и не летит. Есть что-то таинственное и чарующее в движении жизни. Присутствует какая-то равномерность, ритмика, словно невидимый поэт слагает песню или оду этой планете, и поэтому равномерно звучат строки и предложения, хоть клади их на музыку. Видимо, и жизнь здесь похожа на музыку. Да и не «видимо», а точно, потому что за несколько месяцев я это понял, понял и принял, и влился в ритмику и мелодику Юниты.

За всё время, что нахожусь здесь, у меня не было плохого настроения, уныния, усталости, мне всё удаётся, мне всё подчинено и всё исполняется.

Мне предоставлены все возможности для творчества. В моём распоряжении энциклопедии и справочники, библиотеки и архивы, изобретения великих учёных не только Юниты и нашей Земли, но и всех галактик, которые существуют. И это всё благодаря тому зелёному лучу, который входит в горловину пирамиды. И пирамида, которую мы построили вместе с ними, не одна, их тысячи по всей планете. Поэтому и существует связь с мирами, по-за мирами, по-за реальностью и фантазией... Это трудно тебе, Надежда, объяснить, передать, но мы разберёмся вместе с тобой позже...

.... * * * ....

Отличая правду от лжи

Никола прикрыл металлическую дверь, стараясь не хлопнуть ею и не прервать сон калужанина.

В длинном коридоре никого не было. То ли все спали, то ли не было узников в тюрьме. Рядом с ними открылась дверь, и на цементный пол ступила нога грузного человека. Он держал в руках блокнот, не отрывался от него взглядом. Хмурился, что-то бормотал, шевеля губами.

– Сергей Павлович? – Юницкий дотронулся до плеча ракетчика Королёва. – И вы здесь?

Учёный вздрогнул, оторвался от своих мыслей, остановился.

– Рад приветствовать вас! – улыбнулся, спрятал блокнот в карман. – И я здесь, и мы не можем друг без друга. Нас связывают невидимые нити. Мы находимся с вами в одном поле, на одной и той же планете. Я знаю, кто такой Никола Тесла, знаю, кто такой Анатолий Юницкий.



Узник С. Королёв в сталинских застенках

Он протянул им руку, и они пожали её, ощутив силу и крепость.

– Приглашаю заглянуть ко мне, как говорят, на огонёк и на чаёк.

Они приняли его предложение.

Камера у Королёва была просторнее, чем у Циолковского, и стульев было несколько, и стол громадный. И телефон в углу – чёрного цвета.

– Располагайтесь, – показал Сергей Павлович на стулья.

Тесла тем же щелчком пальцев включил свет, сел за стол. Следом за ним возле окна опустился на стул с высокой спинкой и Анатолий.

– А мы только что были у Циолковского, – пояснил Тесла, – спорили все вместе о космосе, о ракетах.

– Да знаю, и я заходил к нему, но у нас не получилось разговора. Расходимся мы с ним во многих вопросах. Я и сам не в восторге от ракетостроения, знаю, что не за ним будущее, но, чтобы спасти свою жизнь и не сгнить в лагере, согласился принять участие в ракетостроении... Это то же самое, что изобретать атомную бомбу, а потом обрушить её на человека...

Только сейчас гости увидели, что на стене развешаны ватманские листы, на которых изображены чертежи ракет, диаграммы, формулы, рисунки других планет. А особо, в сторонке, виден рисунок – кольцо вокруг земного шара. «И Королёв пробовал изобретать «Кольцо»?

– Да, мне и здесь разрешили заниматься ракетами, требуют от меня новых изобретений и открытий, – вздохнул Королёв.

Воцарилось молчание. Но оно длилось недолго, с полминуты, не больше.

Первым не выдержал Юницкий, спросил:

– Сергей Павлович, а в чём вы расходитесь с Циолковским? Можно узнать?

– Анатолий, а тебе это интересно? А вдруг тебе не понравится то, что я изложу? Никола об этом знает, а ты...

Тесла в знак согласия кивнул головой.

Королёв подошёл к окну, за которым не было ничего видно – стёкла закрашены серой краской, опёрся о подоконник.

– Циолковский хотя и считает себя россиянином, но он наполовину татарин, хотя и носит польскую фамилию. А ты, Анатолий, беларус, но предки твои поляки. Ты об этом знаешь.

Так вот, о ракетах. Они существовали ещё в XIII веке. Не на бумаге, а самые настоящие. Твёрдотопливные и пороховые. Об этом Циолковский знал, не мог не знать. Морской офицер Фёдоров подробно описал это в своей брошюре. И Циолковский ссылался на этот труд. Он поддержал идею создания ракеты, но пошёл дальше – предложил человечеству сесть в ту ракету и отправиться в космос. Но он опоздал – задолго до него физик и писатель Сирано де Бержерак предложил это. Но существует легенда, что китаец Ван Ху ещё за 150 лет до этого сам пробовал подняться в небо на ракете. А дальше в этом списке следует француз – писатель Жюль Верн. А за ним и другие... Так что калужский представитель не открыл ничего нового. Разве не так, уважаемый Никола?

– Верно, Сергей, всё правильно.

Анатолий молчал. Он не подвергал сомнению слова Королёва, только слушал.

– Говорят, что Циолковский первым придумал многоступенчатые ракеты. А я говорю, что это неправда, ложь. Уже в XVIII веке существовали такие проекты. Этим занимался беларус Казимир Семенович, который кроме этого подарил миру артиллерию. Пётр Первый изучал его труды. А первым патент на многоступенчатые ракеты получил Роберт Годдард в Америке в 1914 году. В 1923 году немецкий профессор Оберт издаёт свою книгу. В ней он предлагает двухступенчатую ракету для полёта в космос. После чего прошло четыре года и с такой же точно идеей выступает калужанин. К этому времени уже вся страна знала,

что созданы многоступенчатые ракеты. И не раз об этом сообщалось газете «Правда». Непонятно, почему Циолковский осмелился взять на себя роль первооткрывателя таких ракет.

Никола, глядя на Королёва, улыбался.

– Да, он предложил новое изобретение, но какое? Запустить в космос 512 разных ракет, которыми бы управляли 512 пилотов. Когда наполовину израсходуется топливо, ракеты встречаются в воздухе попарно, остаток топлива переливается в другие. Пустые ракеты падают вместе с пилотами, а остальные летят дальше. Так сказать, камикадзе, а не пилоты. Дальше идёт повторение – снова сливается топливо. Из 512 ракет космоса достигает одна-единственная ракета и один пилот. А остальные пилоты где? И что будет делать единственная ракета в космосе? Какой-то бред...

Тесла хмыкнул в кулак, посмотрел на Юницкого. Тот ничего не понимал: сказки рассказывает Сергей Королёв? Фантазирует? В обиде на калужанина?

– Я продолжу. Константин предложил ещё вот что. Поставить трубу на колёсики и толкнуть её с горы. И тогда, по его утверждению, струя воздуха, которая будет протекать через трубу, создаст реактивную тягу, и труба будет ездить вечно! Так сказать, он изобрёл еще и вечный двигатель. Он что, не знал или не понимал принципа действий ракетного двигателя? Да и откуда было ему знать, когда он проучился в гимназии всего четыре года, и то два из них в одном классе. И он является основоположником теоретической космонавтики? Бред сивой кобылы...

Наступило снова молчание. Не гнетущее, а спокойное. Потому что наступал момент истины. Не могли учёные молчать и соглашаться с тем, что всё в науке переврато, перевёрнуто, искажено... Как и с Циолковским.

Королёв продолжил:

– Он был задолго до революции, или большевистского переворота, разоблачён научным сообществом как лжеучёный и псевдоизобретатель. По этому поводу гневно выступили Жуковский, Ветчинкин, Императорское русское техническое общество. Как избежал он полного разоблачения? Случайно. В 1921 году Владимир Ленин, не читая даже представление и постановление о присуждении Циолковскому персональной пенсии, одним взмахом пера подписал то постановление. А документ тот подсунули военные кавалеристы и два земляка из Калужского общества любителей природы, долго и без успеха перед этим обходя коридоры власти.

– Не может этого быть! – чуть ли не воскликнул Анатолий Юницкий.

В голове не укладывалось, как такое возможно.

У него на глазах рушились идеалы и изобретения, к которым он привык, на которые равнялся. Хотя шёл своей, избранной с детства дорогой.

Он многое услышал во время той беседы. Не мог поверить, но и знал, что Тесла и Королёв не те люди, которые будут говорить неправду.

Узнал ещё и такое. В 1934 году издали научные работы калужанина. В предисловии профессор Моисеев из академии Жуковского высмеял его труды, утверждал, что знания автора по аэродинамике и естествознанию крайне ошибочны и неверны.

Циолковский имел и психические заболевания, что и сам не отрицал. У него в роду почти все были душевнобольными, если не сумасшедшими. Из шести его детей двое покончили жизнь самоубийством. Один из них всю жизнь хотел проколоть себе барабанную перепонку, чтобы стать таким же гениальным, как его отец. А отцу всю жизнь мерещилось слово «рай», и он это слово видел на небе.

Выводы его философии. Человек умирает, и его атомы улетают в небо. Если человек счастлив, то и атомы счастливы. Если же наоборот, то и атомы в небе несчастливы. Поэтому он предлагает убивать на земле несчастливых, чтобы космос был «счастливым». Кого именно советует убивать Циолковский? «Больных, калек, слабоумных, несознательных... диких и домашних животных, насекомых...»

... Каждый год в Калуге проходят Циолковские чтения. На все мероприятия отпускаются огромные деньги. И калужский учёный продолжает и сегодня кормить своих сподвижников.

– Скажу больше, – вздохнул Сергей Королёв, – в России не создано ни одного значительного изобретения, всё, что считалось своим, украдено или у других стран, или у других учёных. Но об этом мы поговорим позже, уже по коридору слышны шаги охранников. Они сейчас начнут выводить на прогулку всех узников.

.... * * * ....

Неоконченное письмо на Землю

...Вот и опять я диктую тебе очередное донесение, очередное письмо или откровение.

Не заметил, как быстро бежит время.

Уже и перестал считать дни, которые я нахожусь здесь. Работа так увлекала меня, что забыл обо всём на свете. Но не о тебе, дорогая Надежда, ты об этом знаешь.

Извини, прервусь, ко мне пришли мои земляки, хотят поговорить со мной.

Продолжим завтра...

.... * * * ....

Точки над «і»

– Мы не пойдём на прогулку, – поднялся Никола. – Мы посетим с Анатолием секретную комнату, о которой не знают и сами охранники, там продолжим разговор. Вы с нами?

– Нет, мне нужно на свежий воздух, – ответил Королёв.

– Вечером, если будет такая возможность, можно прийти к вам?

– Пожалуйста, тем более, что мы не договорили, не обсудили некоторые темы.

– Хорошо. Анатолию нужно раскрыть и ещё некоторые факты, о которых он не знает, но хочет знать. До вечера!

Когда шли по коридору, никого не встретили. Или их Никола удалил, или охранники пошли по параллельному коридору, неизвестно.

В конце долгого коридора, возле последней двери, остановились. Двери скрипнули, открылись, словно приглашая переступить порог.

– Прошу! – предложил Никола. – Нам здесь никто не помешает.

В узкое окно пробивался утренний свет, слабо освещал небольшую комнату. За ними неслышно закрылись двери, и снова стало тихо.

В комнате две койки, покрытые серыми одеялами. Простыней не было. Как и подушек. Тумбочка, два стула. На столе графин с водой, два стакана.

Тесла сразу же завалился на кровать, сцепил на затылке руки.

Анатоль сел за стол.

– Как ты отнёсся к рассказу о Циолковском? – спросил Тесла, смежив ресницы. – Знал об этом?

– Нет, не знал. О таком же не писали.

– Много о чём не писали. У нас, в Америке, это давно известно. И не только это.

– А что ещё?

– Есть желание послушать?

– Должен же я знать то, что от меня скрывали. А поверю я в то или нет, то уже вопрос второй...

Тесла помолчал с минуту, а потом сел на койку. Достал из внутреннего кармана блокнот. Подошёл к Юницкому, положил его перед ним.

– Я подготовил для тебя некоторые записи. Я устал и хочу поспать. А ты за это время и ознакомишься с ними. Можешь сидеть за столом, а можешь и ты прилечь – никто к нам в ближайшие пять-шесть часов сюда не заглянет.

Никола опять лёг, отвернулся к стене, и спустя некоторое время Анатолий услышал тихое и спокойное дыхание. Великим Тесла овладел сон...

«Дорогой мой друг Анатолий! Я знал, что у тебя есть пробелы в изучении истории. И ты в этом не виноват, у тебя просто страна такая, что многое спрятано от людей. Нравится тебе или не нравится, но я вынужден открыть тебе правду на историю изобретений...

А точнее, расставить точки над «і». Тебе это пойдёт только на пользу.

В школе ты проходил и тебе вдалбливали в голову, что Михайло Ломоносов открыл закон сохранения массы. А разве это он открыл этот закон? Нет, не он, а Антуан Лавуазье. Ты о нём слышал, правда?

Ломоносов открыл что-то в области химии и физики? Ты сам физик и инженер, поэтому легко отличишь фальшь от правды. Серьёзные учёные с мировым именем утверждали: это только его полуграмотные фантазии.

В чём он был гениален и талантлив, так это в области администрирования. Да, это он основал университет. Да, это он организовывал научные экспедиции. Был он довольно безграмотным, не знал математики. К концу жизни спился. Когда приходил в Академию наук, устраивал там пьяные дебоши. Не брезговал писать кляузы на своих коллег, на того же прекрасного историка Мюллера.

Ну да ладно, оставим его в покое, так уж сложилось. В российской науке его авторитет непререкаем, его вознесли на высокий пьедестал, его именем назван университет, и поэтому никто уже ничего не сдвинет с постамента...

Российская наука, российские изобретения... Сколько их, кто прославился, кто вошёл в историю, чем может гордиться Россия?

Кто изобрёл радио? Любой скажет в твоей стране – Попов, а кто же иначе? Его портреты во всех школьных учебниках по физике. А если я скажу, что его, радио, никто никогда и не изобретал. Не может такого быть? Может, Анатолий, может. Это как изобретали парашют, вертолёт, колёса, шестерни...

Скажу так: первый патент на устройство по передаче сигналов, которые основаны на электромагнитной индукции Фарадея, получил Эдисон. И он же создал приёмно-передающее устройство, способное передавать те сигналы на расстояние до двухсот метров.

Устройство способно было держать связь судна с берегом на рейде, вокзалом и поездом, который приближался к станции. А если рассматривать это глубже, то скажем так: тот же Герц, который и открыл электромагнитные волны, первым держал в руках тот прибор, который передавал электромагнитные сигналы на расстоянии. Он первый, а не кто-то другой.

А потом почти одновременно я, потом англичанин Уильям Крукс, а вслед за нами и русский журнал «Электричество» заявили:

«На основе кварцевых волн можно создать приборы и дальней связи. Более того – выходить на космос, передавать сигналы на другую сторону земного шара».

Это я изобрёл антенну, нарисовал подробную схему радио... Единственное, что мне не удалось сделать, так это найти хороший приёмник,

и я использовал кольцо из проволоки. Вместо меня эту задачу решил англичанин Брантли. Как? А очень просто – в качестве приёмника он придумал трубочку с металлическим порошком. В ваших советских фильмах ту трубочку показывали крупным планом, и будто бы её придумал Попов. И молоточек от будильника показывали, что всё время встряхивал порошок.

И, не стесняясь, говорили, что молоточек с часовым механизмом изобрёл Попов. Но это не он придумал, а англичанин Лодж. И это в своё время показывали в Англии. Про те опыты узнали Попов и Маркони, начали их повторять, только антенну подняли выше и увеличили сигнал. Вот и всё их «изобретение». А теперь, Анатолий, ты сам определи – кому же всё-таки принадлежит первенство в изобретении радио?

Ой, сколько плагиата появилось на свет в стране социализма! Если всё перечислять, то и места на страницах истории не хватит.

Русский учёный Петров. Тебе что-нибудь говорит это имя? Может, и говорит, и ты можешь сказать, что это он изобрёл электрическую дугу. А так ли это? Дугу открыл Мейджер – россиянин, но английский подданный. Поэтому зачем его подпускать к изобретению, отдадим первенство Петрову. И он не отказался, хотя знал, что открытие ему не принадлежит.

Черепановы съездили в Англию, увидели чудо столетия – паровоз. Ползунов, который взялся копировать чужой паровоз, изобретателем паровой машины не считался, его изобрели до него полстолетия назад... Машину-то он скопировал, все детали перенёс на бумагу, но на деле, когда решили построить паровоз, ничего не заработало – поршень в цилиндре просто болтался. Да тогда ещё не было в России нужной технологии по обработке металлов. Это потом уже довели всё до ума, и когда у учеников или взрослых спрашивают, кто изобрёл паровоз, дружным хором ответят: «Братья Черепановы!..»

Встаёт вопрос: неужели вся история советской и даже дореволюционной науки можно назвать сфальсифицированной? Я этот вопрос задал представителю советской космонавтики – кандидату технических наук, старшему научному сотруднику Института истории естествознания и техники РАН Гелию Салахутдинову. Он мне ответил: «Да, дорогой Никола, всё это так! Полностью сфальсифицировано! Скажу так: «Все изобретения, вся наука пришли к нам из-за границы. Вдумаемся: на целый огромный Советский Союз – всего восемь нобелевских лауреатов. В маленькой Дании – восемь, в Швейцарии – двенадцать. В Америке – сто пятьдесят четыре. А у нас – восемь! А вот в литературе примерное равенство: у американцев – семь, а у нас – пять лауреатов.

И это несмотря на то, что Нобелевский комитет и зарубежные учёные советским учёным сочувствовали, понимали, как тяжело работать в тоталитарной стране.

И, заканчивая свой ответ, Гелий написал: «Как говорил незабвенный Уинстон Черчилль: «Я думал, что умру от старости. Но когда Россия, кормившая ранее всю Европу хлебом, стала закупать зерно, я понял, что умру от смеха. Сталин захватил огромную аграрную страну и превратил её в сырьевой придаток и ядерную помойку. Так что если мы сможем предотвратить их военную агрессию, то в интересах Великобритании, да и прочих Западно-Европейских стран, сохранять СССР как можно дольше: это выгодная сырьевая база и хороший рынок сбыта морально-устаревшей продукции. Они уничтожают у себя кибернетику и генетику – тем лучше для нас, мы будем продавать им семена и электронные устройства. Кроме того, за символическую плату в Россию можно будет сбывать ядерные отходы. Достаточно остановить советскую экспансию, и они уничтожат себя сами – без каких бы то ни было активных действий с нашей стороны».

Это слова Черчилля, сказанные в 1952 году. Устарели, Анатолий, слова? Да нет же, они актуальны и сегодня!»

Он прочитал не все страницы блокнота. Даже половины не прочитал. Но сколько открылось перед ним фактов истории! О некоторых он догадывался, некоторые были спрятаны за строчками советских идеологов и мифотворцев, а остальные ожидали своего откровения.

Но дальше читать не было охоты. Слишком большой груз свалился на него, и поэтому он должен всё взвесить, оценить, осмыслить. Оставив блокнот на столе, пошёл и прилёг на койку.

Когда проснулся, увидел, что за столом уже сидит Никола и что-то пишет в том блокноте, который он не дочитал до конца.

– Отдохнул? – не отрываясь от блокнота, спросил Тесла.

– Да. Крепко спал, не слышал, как ты сел за стол.

– Лежи, лежи, мы и так можем беседовать с тобой. Я допишу несколько строк и продолжим.

Лёжа на спине, смотрел в потолок. Наверное, здесь никогда не наводили порядок. По углам висела серая паутина, на стенах толстый слой пыли.

– Если ты помнишь, то мы остановились, в разговоре у Циолковского, на моём проекте.

– Да, правильно.

– Так вот, дорогой мой Анатолий, я соглашусь с тобой и с твоими выводами относительно моего проекта. Просто я рассчитывал на ту энергию, которая мне подвластна. Но о ней не будут знать многие тысячелетия. Я бы мог раскрыть тебе несколько своих тайн относительно космоса, но ты сам сказал, что как-нибудь потом. Но прежде, чем мы расстанемся, готов ответить на твои хотя бы несколько вопросов. Знаю, ты их хочешь задать…

– Хочу, Никола. Вопрос первый. Исчезли твои дневники с секретными записями. Никто не знает, в какие они руки попали. Могут ли они попасть в руки какого-нибудь маньяка, и он уничтожит земной шар, как ты утверждал, что тебе это под силу – ты изобрёл некий разрушающий вибратор?

Собеседник отрицательно покачал головой:

– Никогда и никто не воспользуется моими записями. Они написаны таким языком, которого нет во всей вселенной. И даже ни одному компьютерному расшифровщику это не расшифровать.

– А Пентагону, в руках которого находится твоё секретное оружие? Пропавшие корабли в море, причины свёртываемости крови… Передача мыслей на расстоянии…

– С моим уходом из жизни они не смогут воспользоваться ни одним моим изобретением. Им выгоднее было бы продлить мою жизнь, а не укоротить её... А в завещании я написал, что применять их можно будет только после моей смерти. Но это только для отвода глаз. Вместе со мной канут в Лету и мои секреты.

– Скажи, Никола, ты причастен к взрыву Тунгусского метеорита?

Тесла улыбнулся, покачал укоризненно головой:

– Тебе бы не знать об этом. Я дал подписку о неразглашении этой тайны, но это при жизни. А теперь я как будто и не живой, поэтому можно признаться. К метеориту я не имею ни малейшего отношения.

Анатолий постарался показать своим видом, что он не разочарован ответом великого изобретателя, хотя ничего и не понял.

– Дорогой Анатолий, не метеорит там взорвался.

– А что? – выдохнул воздух из лёгких в ожидании ответа собеседник, подумал: «Что-то скрывает Никола, не хочет раскрыть мне тайну, неужели он так всё скрыл или засекретил?»

– Взорвалась энергия, которую я создал и столкнул лбами.

– Ты – в Америке, а Сибирь от тебя за тысячи километров. Такое разве возможно?

Американец пожал плечами, погладил свои знаменитые усы, улыбнулся вновь:

– Для меня ничего невозможного нет. Тебя, как и меня, преследовали всю жизнь две сущности – он и она.

«Откуда ты знаешь, дорогой Никола? Они, что, каждого изобретателя преследуют?»

– Я долго не мог понять, кто они. В номере поселилась у меня кошка – подобрал на улице. Когда начал гладить её, под руками вспыхнули искры. Когда они сразу исчезли, мне и открылось: так это же простой электрический заряд! Положительный и отрицательный. Как же я раньше не догадался? Когда гладил шерсть Минуса (так я прозвал кота) в обратных направлениях, получалась небольшая вспышка. В темноте это было очень эффектно!

«И Минус тебе подсказал идею встречи зарядов, так? Ну и что из того?»

– Дальше тебе тоже пояснять, Анатолий?

– Поясни, пожалуйста, никак в толк взять не могу. Открой мне тайну. Никто не знает, а я буду знать её.

– Ладно, пусть простит мне ФБР. Так вот. Владея космической электрической энергией, разделив её на два полюса, я понял, что столкнув их лоб в лоб, могу получить огромный взрыв. Целенаправленный взрыв. Тогда мы торговались с органами в цене. За моё изобретение летающих воздушных энергетических шаров они предложили мне очень низкую цену. Я, Анатолий, не падкий до денег, но здесь меня задело за живое. Вот тогда в пылу негодования и поспорил с ними, что два шара могу взорвать на Дальнем Востоке в России. Они хмыкнули, но согласились. Договорились: если мой взрыв произойдёт и будет известен на весь земной шар, они мне перечислят на мой счёт в банке миллион долларов.

– Ну и...

– Ну, я и снарядил две воздушные экспедиции с разными зарядами. Одну отправил на запад, а другую – на восток. По моим расчётам они должны были встретиться в заданной точке в Сибири – над Тунгуской. Даже в запланированное время – секунда в секунду. И «взнузданные лошади» понеслись вскачь и встретились в указанное время. Столкнулись лоб в лоб. Такого взрыва человечество ещё не знало.

Наступило молчание. Анатолий Юницкий не понимал, как Тесла мог «обуздать» энергию, подчинить её себе, сделать так, что она стала ручной, послушной и управляемой.

– Об этом человечество и не догадывалось, – вздохнул беларуский конструктор и изобретатель. – И долго ещё не догадается.

Никола некоторое время помолчал, а потом с грустью произнёс:

– Человечество погубила жадность. Я предлагал тысячи изобретений, чтобы облегчить жизнь людям. Бесплатно предлагал. Если бы за деньги предлагал, магнаты выкупили бы, а потом всё равно предлагали бы жителям планеты за деньги бесплатную энергию и технику. Её в космосе предостаточно, и она бесконечна, только бери и правильно используй. Правильно – это бесплатно, а им, людям, нужно было обогащаться, масонская ложа от великих мужей требовала миллиардных вложений...

«Уже и масонов приплёл, – с недоверием подумал бывший житель Страны Советов, – ему, как и мне, всегда и всюду мерещились те, кто постоянно организовывал слежку... А может, он и прав, сколько я настрадался из-за них...»

– Ты ещё побываешь в Америке, Толя, и Соединённые Штаты захотят построить у себя твои дороги. Недалёк тот час. И посетишь мою

комнату в гостинице. Там почти ничего не изменилось. Они придумали сделать в комнате музей моего имени, оставили даже ту мебель, что была при мне. Смешно, но это факт.

Анатолий верил и не верил словам Тесла. Он изобретатель, но не пророк или предсказатель... Не связывается что-то воедино. Но предсказание, высказанное гением, согревало душу. В нём говорило не тщеславие, но душу свою погреть иногда хотелось, этого он не скрывал.

– Извини за глупый вопрос – ты сам ушёл из жизни или...

– Я говорил тебе – мне пришлось переступить грань между этим и потусторонним миром. Меня предупреждали, просили не переступать ту черту, тот порог. Но я не внял их голосу. Ну и наступило то, что должно было случиться. А фэбээровцы тут же примчались в номер, сгребли все мои бумаги в огромную коробку и скрылись в неизвестном направлении. Я видел всё это, потому что ещё оставался на земле, хотя ей уже не принадлежал. Ты, дорогой мой беларус, постарайся не переступить ту черту, ты о ней знаешь.

– Мы можем постичь второй мир, который рядом с нами?

– Можете, но это будет не скоро. И то, если на это будет воля Божья. Я могу переходить из нашего мира в тот, параллельный, но зашёл слишком далеко в своих экспериментах, не могу простить себе, что согласился вместе с Эйнштейном принять участие в «исчезновении» эсминца. Меня уговорили сделать это те двое...

– В чёрных плащах? Он и она?

– Да. Я поздно их раскусил. Ты, знаю, не поддаёшься на их уговоры. Правильно делаешь.

– Ты верующий человек?

– Без этого нельзя. Каждый изобретатель или учёный, какими мы с тобой являемся, должен не только советоваться с Творцом Вселенной и Земли, но и спросить у Него разрешения, взять благословение, прежде чем заниматься реализацией своих проектов. Своими действиями мы не должны навредить ни людям, ни земле, ни космосу… Поэтому я и оставил сам этот мир, самого себя боялся, когда приступал к новым экспериментам. Господь запретил мне заниматься этим…

– Ну и последний вопрос, дорогой Никола. Ты изобрёл электромобиль – автомобиль Теслы, так?

– Допустим – и что?

– Ты считаешь, что он безвредный для природы?

– Считаю. У него же из трубы не вылетают выхлопные газы, катится бесшумно по асфальту.

– Ты считаешь, что не вылетает CO_2, а я считаю, что да. Ты же забыл о том, что топливо сгорает в отдалённо стоящей тепловой электростанции, и, чтобы закрутилось колесо электромобиля, нужно сжечь чуть ли не в три раза больше топлива, чем сжигает его обычный

автомобиль. Ещё и плохая аэродинамика, эффект экрана, турбулентность, износ шин и асфальта, их нагрев, применение токсичных антиобледенительных солей…

Никола Тесла посмотрел с удивлением на Юницкого:

– И ты над этим работаешь?

– Может быть.

– Так если ты против асфальта и турбулентности, так что, твой транспорт по воздуху летать будет?

Юницкий улыбнулся, кивнул головой:

– Всё может быть, дорогой Никола. Скажу больше. У тебя, в твоей стране, найдутся последователи, усовершенствуют твой электромобиль, предложат человечеству, потратят огромные деньги и – потерпят крах.

Великий учёный задумался, нахмурив брови.

– Я об этом, Анатолий, знаю. Просто себя хотел проверить. Я никогда не напяливал на своё лицо чужие маски, всегда был открыт перед людьми.

– Знаю. Поэтому и уважаю тебя за это.

Воцарилось молчание. Оно длилось несколько минут. Было ясно, что беседе пришёл конец. И каждый из них знал, что они больше не встретятся, встретиться только могут их изобретения, дополняя друг друга в своей значимости.

Никола положил на стол обе ладони, словно положил конец расспросам и ответам:

– Всё. Ты не спросил о самом главном, но ровно через минуту нас здесь не будет. И пусть благополучно доберётся Константин до своей Калуги. А тебе желаю обойти все рогатки тех органов, которые как будто стоят на страже государственных интересов, но при этом не выпускают тебя из поля своего зрения, как и не выпускало меня в своё время мое родное ФБР… Но ты добьёшься своего, и сам вместе с сыном и внуками прокатишься с ветерком вдоль по струнной дороге – дороге Юницкого.

– Спасибо, что понимаешь меня и поддерживаешь.

Они пожали друг другу руки. Потом не выдержали и обнялись. Долго не разжимали руки.

– Вот что ещё. Меня позвали к себе мои помощники. Что-то у них не ладится с установкой аппаратуры. Поэтому я не смогу быть вечером у Королёва. Извинись перед ним за меня.

– Передам твои извинения.

– У меня к тебе просьба. Когда будешь испытывать спасательный круг человечества, не забудь пригласить на борт меня и твоего собеседника Константина. Нам это будет интересно. И Королёву пошли приглашение.

– Хорошо, обещаю.

Дотронувшись до руки Никола, Юницкий почувствовал, как непонятная, но живительная и благоприятная энергия вошла в него, заставила вздрогнуть всё тело.

Они пожали друг другу руки. Потом не выдержали и обнялись. Долго не выпускали друг друга из объятий.

По телу разлилась радость, лихорадочно заработал мозг, и перед глазами Анатолия Юницкого поплыли формулы и цифры, и он начал медленно подниматься в космос по струнам небесной арфы выше и выше до тех пор, пока не ступил на первую ступеньку безвоздушной площадки…

Он никогда не испытывал такого чувства.

Оно было приятным, благотворным.

Энергия гения медленно перетекала в душевный сосуд другого человека, который стремился подняться над землёй.

– Постараюсь. Спасибо тебе за ответы, Никола!

– Рад был нашему знакомству.

.... * * * ....

Ответное письмо с Юниты

Не устал, но захотелось прилечь. На душе спокойно и ничего меня не беспокоит. Прошедшим днём остался доволен.

Смежил глаза, отложив в сторону книгу, которую взял с собой – «Новую зямлю» Якуба Коласа. Я никогда не расстаюсь с беларуской книгой. Здесь таких книг нет, здесь совсем нет книг, вместо них, вроде наших смартфонов, пластинки – они тонкие, как листки бумаги. И в одной такой пластинке заложены и книги, и картины, и фильмы, и многое другое. Куда бы юнитовец ни поехал, с собой библиотека с миллионами и миллионами книг. И не только. Если у нас они имеют размер блокнота, то здесь, по желанию, экран может увеличиться до размеров в десятки метров. И так же быстро уменьшиться.

А завтра у меня встреча. С Юнитой. Хозяйка Планеты приглашает меня к себе на званый ужин. Хотя мы с ней и так переговариваемся почти каждый вечер, но она пожелала встретиться со мной, увидеться «вживую».

Я думаю, что ты не будешь меня ревновать, правда? Да, она прекрасна собой, хорошо сложена, а глаза добрые и нежные, голос приглушённый и доверительный. Она чем-то похожа на тебя. Да-да, я не преувеличиваю.

Не знаю, о чём мы будем говорить с ней, но думаю, что у нас найдутся общие темы. Юнита – астроном и философ, поэт и музыкант,

экономист и изобретатель. Так о ней рассказывали ведущие телеканалов и радио. У них нет официальных каналов, как и нет политики. Могут рассказать смешные подробности, и никто не боится быть наказанным.

Например, рассказать о том, как Юнита вышла из моря и забыла одеться, так и пошла к людям.

Она и сама вместе со всеми будет смеяться. Везде витает дух свободы и смелости. Никакого страха, никакой боязни сделать что-то не так, ошибиться «в расстановке ударений или акцентов» в общественной жизни.

Зажглись зелёные огоньки, весело замигали, послышалась тихая переливчатая мелодия... А потом, еле слышно, журча, заработал приёмник сообщений. Кто-то посылает мне донесение. Такая мелодия принадлежит Надежде. Можно было прослушать устное послание, а можно было открыть его потом.

– Отец, это я – Настенька, – услышал голос дочери. – Ты прослушаешь меня сейчас или позже? Я вижу, ты лежишь и отдыхаешь, поэтому могу и не нарушать твой отдых. Просто хочу сказать, что наконец-то добралась до своего сочинения. Классная, Вера Петровна, каждый день мне напоминает, чтобы я сдала ей сочинение, которое она выставит на конкурс. Но я не из-за конкурса, а тебе давно обещала написать о том, как отношусь к струнным дорогам. Твоим дорогам. И вот то время пришло. Переписывала раз десять, но достигла своего: теперь считаю, что оно законченное, выверенное. Можешь его сегодня и не читать, прочитаешь завтра. Мама с Марьяшей ещё не пришли, звонила, что будет через десять минут...

Я не поднимался с кровати. Можно было прослушать в звуковом исполнении, а можно было перегнать текст на бумагу. Выбрал второе и продолжал лежать.

Слишком серьёзно относился к тому, что обещала написать дочь, поэтому мне нужно настроиться, подготовиться – и только после этого прочитать сочинение.

Не заметил, как уснул. И снились мне родные земные места, снилось, что сижу на берегу Припяти и держу в руках удочку. Ожидаю, когда начнётся клёв...

Меня окутывает седой туман, стелется у ног, расползаясь по берегу; а мне кажется, что это борода невидимого волшебника опускается на землю, а её расчёсывает невидимым гребнем баловник-ветер...

.... * * * ....

Нити Золотошвейки

Письмо Анастасии отцу



...Принц Аюн, переодетый в простолюдина, прогуливался по рынку. Он втайне от отца отправился в путешествие, ему очень хотелось одному побыть на рынке королевства Радости. Раньше, когда был он маленький, вместе с отцом своим – королём и матерью-королевой, посещали тот рынок. У них подвернулись государственные дела, и они не смогли отправиться в путешествие.

На рынке многолюдно и весело, каждый год рынок не был похож на предыдущий. Туда, казалось, люди приезжали со всего света, и были они в разноцветных одеждах; и музыка звучала вокруг, и клоуны на площадках показывали свои фокусы. Всё осмотрел Аюн, и всё ему понравилось.

И вдруг его взгляд остановился на девушке, которая сидела в стороне ото всех – под кипарисом. Она разложила на столе, покрытом разноцветной, с золотыми узорами скатертью, свои товары. По её плечам, словно отблески солнца, вились струйки светло-жёлтых волос.

К ней подходили люди, что-то покупали, отходили. И сама она светилась, словно солнце, на губах её играла улыбка, а глаза её излучали интерес ко всему происходящему. Но его она не приметила в многоголосой толпе, смотрела сквозь него, оглядывая всех.

Около неё и остановился принц из королевства Цветов.

– Доброго дня тебе, прелестная девица, чем торгуешь?

– И тебе, добрый юноша, удачи сегодня! – ответила, улыбаясь, девушка, встретившись с его взглядом, обрадовавшись, что к ней подошёл очередной покупатель. – Чем торгую? Разве не видишь? Пояса и халаты, платки и платья. И все они вышиты золотыми нитями.

– Золотошвейка, значит?

– Да. И сестрёнки мои вышивают, мать нас этому научила. Я с сестрой приехала, она пошла прогуляться по рынку.

– И как же зовут тебя, как сказал бы мой отец, прелестное дитя?

– Нади. А тебя?

– Аюн.

Что-то дрогнуло у него внутри, в виски начали стучать маленькие молоточки. Дрожь пробежала по телу. Такого с ним никогда не было. Что-то внутри перевернулось, и окружающий мир стал иным, высветился новыми, невидимыми до этого красками.

Он никак не мог понять, что произошло: золотошвейка своим взглядом пронизала его насквозь, и у него от каждого её слова и взгляда вздрагивало сердце. Не мог понять, почему. А когда пристальнее взглянул в голубизну её озёр – в глаза, то почувствовал, что начинает утопать в них, и никто уже не мог бросить ему спасательный круг. Да он и не старался выплыть и спастись, наоборот, чувствовал, что готов утонуть в её глазах.

Перед ним стояла не золотошвейка, перед ним стояла волшебница, кудесница, опутав его своими чарами, оплела его всего своими золотыми нитями.

Чтобы прийти в себя, он взял один пояс, другой, начал рассматривать. Пояс выглядел идеальным изделием, каждый стежок был ровный и точный, видимо, мастерица владела бесценным даром и талантом. Он прошёл весь рынок, но таких изделий не видел. И раньше, когда приезжал с отцом и матерью, ничего подобного не встречал.

– Я хочу купить у тебя этот пояс. Сколько он стоит?

Нади хотела назвать обычную цену, которую установила и предлагала. Но ей захотелось почему-то подшутить над юношей, которого увидела первый раз. Утроила цену.

А он и не удивился, потому что не знал, что и сколько стоит, выложил ей тридцать дукатов. И не отрывал свой взор от её глаз, всё глубже и глубже погружался в глубину озёр. Она завернула пояс в самодельную, с такими же узорами, сумочку, подала ему.

– Матери будет хороший подарок, спасибо, Нади! А ты из какого королевства?

– Из соседнего – Королевства Солнца. А ты?

– Из королевства Радости и Цветов.

Не знал принц, что и у неё в сердце родилась буря, что его взгляд пронизал и её сердце.

– А где ты берёшь золотые нити, Нади?

Она улыбнулась:

– Король снабжает, ведь мы для него изготавливаем и пояса, и платки, и покрывала, и халаты. Но у меня есть особенная нить, о которой не знает король. Я её беру от солнца. В полдень я закрываюсь в чулане.

В потолке имеется маленькая, в толщину пальца, дырочка. И падает в темноте на пол один-единственный лучик. Я его беру и наматываю на клубок. Этому мать меня научила, и сестрёнок научила.

– А сколько их у тебя?

– Четверо, я – пятая.

– И все вы золотошвейки?

– Да, вместе с матерью работаем. Мы не только вышиваем золотыми нитями, но мы ещё и ткачихи – ткём полотно для разных изделий. Мы сюда с отцом приехали – на повозке. Он пошёл по своим делам, а нам поручил заниматься продажей.

Аюн с восхищением покивал головой, уже более внимательно начал рассматривать то, что она разложила на прилавке. Не мог оторваться от товара, но больше всего от глаз продавщицы.

– Мы увидимся ещё, Нади?

– Не знаю. Может, в следующем году – на ярмарке.

Её руки лежали на столе. Он дотронулся до них и ощутил, как уже другое тепло, даже жар, обжёг его руки. Жар тот был приятный, сладостный. И она почувствовала то же самое от его прикосновения.

– Это слишком долго, Нади. Что же нам делать?

– Не знаю.

Он никак не мог отнять от неё руки.

– Я придумал! – воскликнул он.

И побежал к карете, которая стояла за городскими воротами. Взял плетёную кошёлку с двумя голубями, тут же вернулся назад.

– Нади, возьми этих голубей. Это мои верные друзья. Между нашими королевствами находится огромное море. А мы находимся выше него, на горах. Мы должны проложить между нами дорогу. Воздушную дорогу. Когда я дам тебе знак, ты привяжи к ногам голубей по самой тонкой золотой нити и подбрось голубей в небо. Они прилетят ко мне, протянув нить от тебя к моему замку.

– Так ты не простолюдин? – удивилась золотошвейка.

– Да, ты угадала, я – принц Аюн. И не хочу тебя потерять. Я полюбил тебя с первого взгляда.

– И я тебя, – смутилась Нади, и у неё покраснели щёки от неожиданного признания. – Хорошо, я всё поняла, – обрадовалась Нади, – буду ожидать от тебя весточку.

– Любимая Нади, в одну из ночей, в полночь, я разложу огонь на нашей самой высокой горе. То будет огромный костёр, как наша любовь, и ты увидишь его. Тогда и отпустишь голубей. Всё поняла?

Она в ответ кивнула головой, и щёки у неё зарделись.

Положив покупку в свою сумку, оставил Нади, растворился в многолюдной толпе.

Подошла сестра Верона.

Она ещё издалека увидела, что Нади разговаривала с каким-то юношей.

– Кто это был, Нади?

– Принц Аюн из соседнего королевства. Подарил мне двух белых голубей, а я ему продала пояс. За тридцать дукатов.

– За тридцать? – не поверила Верона. – Удачно продала, поздравляю.

А к вечеру пришёл отец. Обрадовался, увидев, что дочери продали почти весь товар, похвалил их за усердие. Что осталось, погрузил на повозку, и все вместе сразу же тронулись в путь.

...Нади, возвратившись домой, каждую ночь, в полночь, выходила на горную вершину. Пристально смотрела вдаль, надеясь увидеть в ночной пелене, где-то там далеко, костёр. Костёр их любви. Но его не было и в пятую ночь, и в десятую ночь...

Она приходила домой, кормила голубей, гладила их, успокаивала и себя, и их:

– Ничего, ничего, он разожжёт костёр, подаст знак...

Мать спрашивала каждый раз у неё:

– И куда это ты, доченька моя, исчезаешь в полночь?

Ничего не отвечала матери, загадочно и радостно улыбалась.

Счастьем светились у неё глаза...

Сестрёнке своей, Вероне, рассказала о своей тайне. Вместе потом ходили на вершину горы, смотрели в сторону далёкого полуострова.

– Может, он обманул тебя, Нади? – попробовала сестра усомниться в честности принца.

– Нет-нет, дорогая сестрёнка, – твёрдо стояла на своём золотошвейка, – его глаза не могли лгать, как и голос... Он подаст мне знак, вот увидишь...

Перед отъездом в своё королевство принц Аюн вместе с кучером Тропеном зашли в харчевню, попробовали вкусного мяса, испечённого на углях.

Тронулись в путь.

По пути кучер остановился, сказал, что хочет пить, что в стороне от дороги находится колодец с ключевой водой.

– И я с тобой, – сказал Аюн, – и я пить захотел.

– Но там вода холодная, ледяная, – предупредил Тропен, – а ты к этому не привык, тебе, мой господин, всегда тёплую подавали.

– Мне надоела тёплая, и я холодной хочу, – заявил настойчиво юноша, – я же взрослый человек, мужчина. Веди меня к колодцу.

Тропен зачерпнул из источника воды, разлил по кубкам. Жажда и всамом деле мучила их, наверное, повара в харчевне немного пересолили мясо. Кряхтя, отпивали маленькими глотками дар источника.

– Никогда не пил такой вкусной воды, – признался принц.

Домой, в своё королевство, прибыли к вечеру следующего дня.

Ещё в дороге у Аюна заболело горло, его бросало в жар. Тропен довёл его до кровати, уложил. Всполошился весь двор, к нему пришёл врач, делал примочки, прикладывал их ко лбу, давал пить горький отвар.

А он в бреду звал на помощь:

– Нади, Нади, Нади...

Мать неотступно сидела возле него вместе с доктором, ожидала, когда у него пройдёт жар. Неделю, и две он лежал в кровати. Со временем болезнь отступила. Мать, обрадовавшись, что сыну больше ничего не угрожает, спросила:

– Ты просил кого-то: «Найди, найди...» Кого ты хотел найти, сын мой?

Он слабо улыбнулся, ослабевшим голосом произнёс:

– Я нашёл её... Это девушка Нади. Она передала тебе подарок, он в моей сумке.

Мать достала вышитую золотом сумочку, а оттуда вынула и пояс. Развернула в руках, удивилась:

– Никогда таких поясов не видела. И это она изготовила?

– Да, мама, это она своими руками соткала и вышила. Она – золотошвейка. Я полюбил её, как и она меня.

Королева посмотрела на сына, ничего не сказала. Не упрекнула даже, что он отправился в опасный путь без неё и отца.

А Аюн, прикрыв глаза, снова заснул.

Королева ещё долго сидела рядом с ним, обдумывала слова, что услышала от него.

И ещё неделю не вставал с постели больной. Но однажды, почувствовав, что силы возвращались к нему, позвал к себе своего друга и кучера Тропена.

– Просьба у меня к тебе большая, мой друг, – почти шёпотом произнёс больной, словно открывал ему большую тайну. – В одну из ночей, в полночь, на нашей высокой горе мне нужно разложить огромный костёр. Собери сухого валежника и сложи в одну огромную кучу. А потом мы вместе зажжём его.

Тропен ни о чём больше не спрашивал, только в знак согласия кивнул головой.

– С ним что-то случилось, – промолвила Нади, глядя в сторону далёкого полуострова, – на душе у меня неспокойно...

Слёзы на глазах у золотошвейки, места себе не находит, хмурится, сбивается у неё дыхание.

– Да успокойся, Нади, не накликай беду, – старалась, как могла, успокаивала свою сестру Верона, – значит, есть какие-то на то причины, что он не может выполнить своё обещание... Потерпи, потерпи, родная, должно же всё проясниться.

Мать, видя, что дочь не находит себе места, извелась вся, решила поговорить с ней. Долго упиралась Нади, не хотела делиться своей печалью и тайной с матерью, всё же сдалась, открылась...

– Ой, дитя моё, не знаю, что и сказать, – вздохнула женщина. – Неужели ты так сильно влюбилась в принца?

– Да, мама, и это на всю жизнь.

– А если король не разрешит ему жениться на тебе? Ты же не знатного сословия, что тогда?

Нади ничего не хотела слышать. Сердце подсказывало ей, что не мог Аюн разбрасываться обещаниями, он должен сдержать своё слово. Должен. Она на расстоянии чувствовала, что их сердца бились одновременно – встревоженно и часто.

«Доехал ли он тогда домой? – подумала с тревогой. – Может, что по пути случилось, мало ли что в дороге может произойти – дорога не близкая...»

Уснула только под утро, когда солнце едва коснулось своими лучами горных вершин.

Аюн, почувствовав прилив сил, решил оставить своё ложе. Ни на минуту не забывал о том, что обещал – дать сигнал, чтобы золотошвейка отправила к нему голубей. Переживал, что никак не мог предупредить её о том, что заболел.

И в следующую ночь они отправились на вершину горы. Аюн увидел, что куча хвороста огромная, – получится хороший костёр. Он ударил раз и второй кремнем о кремень, и искры впились в жгут, смоченный в смоле, – загорелся огонёк. Поднёс его к волокну. Он перерос в пламя, и оно объяло весь ворох, поднялось вместе с искрами высоко в небо...

Они отошли от костра, стали на краю горы, вместе смотрели в ту сторону, где находилась земля золотошвейки.

– Пускай, пускай, Нади! – дотронулась до плеча Верона.

Нади, проснувшись, ничего не понимала. Она за день очень устала и поручила сестрёнке, уже не надеясь ни на что, чтобы та в полночь была на страже.

– Что – пускай? – переспросила сестра, ничего не понимая.

– Голубей пускай! Огонь на далёкой горе горит. Всё небо освещает.

– Правда? – не поверила золотошвейка, вскочила с койки.

Чтобы убедиться в правдивости слов Вероны, выбежала во двор. Вместе поднялись на возвышенность, откуда просматривалось окружающее пространство.

В самом деле, на далёкой горе Королевства Цветов, сияло большое пламя, и было оно похоже на большую красную розу. Нади радостно воскликнула:

– Аюн сдержал своё слово! Сдержал!

Вернулись в дом, достали из короба голубей.

Они, почувствовав, что скоро вырвутся на свободу, заворковали в руках сестёр. К ногам птиц привязали невидимые нити, оставив клубки в коробе, и одновременно подбросили их в небо.

Послышалось радостное хлопанье крыльев.

Нади смотрела им вослед, шептала:

– Долетите, голуби, до моего Аюна! Постройте между нами небесную дорогу – и он по ней прилетит ко мне!

А дальше...

Отвязал от голубей золотые нити, прикрепил их к скале, натянул. И получилась из двух струн дорога, соединяющая два королевства.

Окрепла любовь Аюна и золотошвейки Нади, и от этого окрепли золотые нити, соединяющие два сердца, и превратились в струны небесной дороги. И на них Тропен поставил королевскую карету, сняв с неё колёса. Они не нужны были на той дороге – карета летела по воздуху, почти не касаясь дороги. И он легко справлялся со своей задачей, как будто этим занимался всю свою жизнь.

Вся карета была украшена цветами королевства, и выглядела она огромной клумбой, сотканной из самых лучших цветов, какие произрастали на их земле.

Все вместе отправились в гости, где их ожидала Нади. А следом за ними двигались остальные кареты, в которые сели представители Его Величества.

На противоположной стороне их ожидал король Светлое Солнце. Только с его разрешения Нади могла отдать своё сердце Аюну. Потому что неохотно отпускал он своих искусных золотошвеек в другие государства – это было его главное богатство.

И встретились принц Аюн и золотошвейка Нади.

И помогла им в этом золотая Небесная дорога...

Струны её ярко светились и ночью, и днём, словно лучи солнца.

Вместо заключения. Или – резюме.

Отец, я обещала тебе написать своё отношение к «Небесной дороге». Написать сочинение «Струнные дороги в нашей жизни». И об этом просила меня и моя классная – Вера Петровна.

А я не смогла написать сочинение, а для тебя – отзыв или рецензию – научную статью. Не получилось. А однажды ночью мне приснился принц Аюн и золотых дел мастерица Нади, и я, проснувшись, сразу же села за стол. И написала сказку о них, об их любви, о тех дорогах, которые соединяют сердца влюблённых.

Ты, конечно же, догадался, кто в ней главные герои или персонажи.

Да, это ты, когда-то, встретив свою любовь – Надежду – в Саках, на далёкой и высокой горе, на танцплощадке, проложил к её сердцу духовную струнную дорогу, которая и соединила вас, создала единое целое. А потом появились и мы – я и Марьяша.

Так что я написала сказку, но удалось ли мне всё расставить по местам, не знаю. Это тебе судить.

Я просто хотела создать Оду Дороге, которую изобрёл ты – принц Аюн – Анатолий Юницкий. И мы никогда не свернём с этой Дороги, не так ли?

.... * * * ....

И пришло Признание



Михаил Кириченко,
руководитель информационной службы международной группы компаний SkyWay

Здравствуйте, дорогие друзья!

Вы смотрите новости SkyWay, в которых мы рассказываем вам о разработках и внедрении передовых – прорывных – транспортных технологий.

Начну с приятной новости. Я держу в руках Протокол заседания экспертного совета по повышению инновационности государственных закупок в транспортном комплексе Министерства транспорта Российской Федерации. Россия наконец-то признала, что SkyWay является инновационным прорывом в этом столетии в сфере транспорта.

Это является безусловным подтверждением того, что технология струнного транспорта признана экспертным советом, более того, отныне она считается ИННОВАЦИОННОЙ.

Мы эту тему освещали и ранее. Она вызвала огромное количество вопросов, споров, дискуссий, суждений. Поэтому, чтобы расставить, как говорят, все точки над «i», мы попросили Анатолия Юницкого, автора струнных технологий, Генерального конструктора, директора нашей организации и его заместителя по развитию Виктора Бабурина, чтобы они прокомментировали это событие. Тем более, что они присутствовали на заседании экспертного совета, которое проходило в Москве. Услышать от них мнение: что это признание означает не только для нас, а и для всего мирового сообщества.

– Анатолий Эдуардович, ещё в 2002 году, когда в городе Озёры был построен наш первый опытный полигон первого поколения SkyWay, состоялось выездное совместное заседание научно-технического совета Минтранса России и МПС, других ответственных органов власти. Уже тогда предметом обсуждения был струнный транспорт. Не могли бы Вы вернуться в мыслях в то время, на четырнадцать лет назад, и высказать суждение по этому поводу?

– Да, было такое... Прошло почти пятнадцать лет, а я помню всё до единого слова, что говорили тогда. И тот сюжет был показан по центральному телевидению, любой может его посмотреть, он записан

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

«УТВЕРЖДАЮ»
Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации
__________ А.С. Цыденов
« __ » ________ 2016 года

ПРОТОКОЛ
Заседания Рабочей группы по повышению инновационности государственных закупок в транспортном комплексе под председательством заместителя Министра транспорта Российской Федерации – руководителя Рабочей группы А.С. Цыденова

25 марта 2016 г. Москва № АЦ-46.

Присутствовали:

Члены Рабочей группы:	А.К. Семёнов, А.В. Славуцкий, Д.В. Петрова, П.М. Тарасов, Н.И. Торба, Е.П. Шабуров, Д.М. Баширова
Приглашенные:	
От Минтранса России:	А.М. Дячук
От Росжелдора:	И.В. Мицук
От Росавтодора:	В.Б. Кургузов
От Росморречфлота:	К.В. Кладов, Д.В. Загайлин
От МГУПС МИИТ:	А.М. Давыдов
От МАДИ	С.В. Жанказиев
От ОАО «РЖД»:	В.В. Моисеенко, А.В. Миславский
От ФГУП «Росморпорт»:	С.Г. Антонов, А.Н. Боллорев, Е.М. Евсеенкова

2

От ПАО «Аэрофлот»	**Е.С. Дворянцева**
От Государственной Компании «Автодор»:	**С.В. Ильин**
От ГК «Мортон»	**Ю.В. Васильев, А.И. Черняев, И.В. Филяев, Е.Г. Мелюк**
От ЗАО «Струнные технологии»	**А.Э. Юницкий, В.И. Бабурин**
От ООО «НПП «ЦРТС»	**Ю.А. Капойко**

III. Об инновационных технологиях, одобренных Экспертным советом по повышению инновационности государственных закупок при Минтрансе России

(А.С. Цыденов, А.К. Семенов, А.Э. Юницкий, Ю.А. Капойко, Ю.Н. Адякин, А.А. Игнатов, Н.А. Семашко, М.Ю. Москалев, Ю.О. Мякочин, Д.Д. Хоперский, К.О. Ругузов)

Приняли к сведению информацию:

1. ЗАО «Струнные технологии» (А.Э. Юницкий) о технологиях грузовой, городской, а также высокоскоростной транспортной системы.

2. ООО «НПП «ЦРТС» (Ю.А. Капойко) о характеристиках, возможностях, преимуществах и перспективах применения интегрированной многопозиционной системы наблюдения «Альманах».

и «гуляет» в сетях. Это было выездное заседание двух научно-технических советов и ведомственной комиссии по внеуличному транспорту. Надо отметить, что это происходило впервые в истории, чтобы два министерства со своими научно-техническими советами обсуждали такие темы. Присутствовало около сотни специалистов, два дня заседали. И это происходило после того, как мы ввели в строй тестовый участок (это трудно назвать полигоном), точнее – стенды первого поколения грузового струнного транспорта.

И вот тогда впервые министерства и комиссия признали после обсуждения и демонстрации, что появился новый вид транспорта. И он предварительно признан перспективным.

Тогда появилось очень много вопросов. Специалистам не было понятно, как устроены скоростные модули, какие могут быть приводы, как обеспечить энергией, какая противосходная система, какие уклоны, какая безопасность. А мы же показали только, что транспорт может двигаться по струнам, и в качестве юнибуса пустили «ЗиЛ-131». Конечно, на том стенде, или той короткой дороге, невозможно было увидеть все нюансы.

В протоколе того заседания были выделены пункты с вопросами финансирования и строительства полноценных тестовых участков. Было предложение обратиться за финансированием в соответствующие структуры – Министерство науки и Министерство транспорта.

К сожалению, мы не получили поддержки, и поэтому стали самостоятельно прорабатывать эти вопросы. В том числе, после того, как на Госсовете по инновациям и транспорту в 2009 году сам Президент, а тогда им был Дмитрий Медведев, спросил у присутствующих: «А деньги для этого вы найдёте?» Вопрос финансирования оказался главным и сложным. И мы сегодня, к счастью, решили, как профинансировать проект, и фактически мы ответили на все технические вопросы, которые ставились перед нами специалистами при знакомстве со стендом, на все организационные вопросы, в том числе и на вопрос «деньги найдёте?»

Так что проект сегодня финансируется, полным ходом идёт возведение опытного полигона – под Минском, недалеко от Марьиной Горки. Это уже полноценные тестовые участки – грузовой, городской, высокоскоростной междугородный, который мы назвали «ЭкоТехноПарк».

– Спасибо, Анатолий Эдуардович. Идём дальше. Как я знаю, в конце прошлого года пришло ещё одно приглашение в Минтранс. На этот раз это было заседание экспертного совета по государственным закупкам, по повышению инновационности. Чем это было вызвано? Вернее, что этому предшествовало, что вызвало у них интерес с нашей

стороны? Или они узнали, что вы ликвидировали все непонятные для них или спорные вопросы?

– Всё оказалось на самом деле гораздо проще. И плюс то, что ситуация изменилась. И кризис мировой. И в России бюджет трещит по швам. И денег нет ни на что, тем более на строительство устаревших дорог. В России принята программа – до 2030 года построить несколько сот тысяч километров новых дорог, причём по тем ценам, что если перевести это в доллары, то программа оценивается в пять триллионов. Где Россия может взять такую сумму? За эти деньги можно построить несколько миллионов километров струнных дорог и решить все транспортно-инфраструктурные проблемы в этой стране.

Поэтому ситуация в мире и в самой России изменилась. Почему возник опять интерес у Министерства транспорта? Исходя из создавшейся ситуации, мы решили обратиться непосредственно к Премьер-министру Дмитрию Медведеву. Да не за помощью, а просто пригласили его на презентацию струнной дороги, которую наметили на последний месяц 2016 года. Поблагодарил его, конечно, за поддержку, которую он высказал в 2009 году на Госсовете, когда это происходило в Ульяновске. Там он задал вопрос о деньгах.

Так вот. Он наше письмо направил в Министерство транспорта России. Состав министерства с тех пор, конечно же, изменился, туда пришли новые люди. И есть там известный мне человек – Алексей Самбуевич Цыденов, заместитель министра. Много лет назад он посещал наш офис, когда мы были в Москве. Он тогда ещё не был заместителем министра. Наш офис не имел своего помещения, мы находились на квартире. Он, увидев наши разработки, приятно удивился, постарался поддержать нас. А сейчас, когда узнал, чего мы достигли за эти годы, убедился в перспективности и живучести проекта, реально подключился к поддержке. Считаю и раньше считал, что это один из прогрессивных представителей Министерства транспорта.

И это он порекомендовал, чтобы мы выступили на экспертном совете по инновациям. Мы и отправились туда, чтобы заручиться поддержкой специалистов. Мы надеялись на это. Потому что не новичками выглядели, а теми людьми, которые прошли за сорок лет трудный путь к признанию нашего проекта. В случае поддержки, включении в планы реализации по внедрению струнного транспорта, в России произойдёт качественный перелом в понятии самого транспорта. Мы приводили доводы в самом главном – это самый дешёвый вид транспорта, безопасный, не причиняющий вреда ни природе, ни самому человеку. Мы надеялись, и мы такую поддержку получили. Свершилось!

И теперь уже будет дальше продвигаться на государственном уровне. Чего мы и добивались все эти годы.

– Сложилось такое мнение, и не только у меня, что альтернативы у SkyWay нет, и в первую очередь потому, что...

– А не предвзято ли вы подходите к этому вопросу?..

– Нет...

– Но многие или некоторые, я сужу по мировой паутине, утверждают обратное. Я как инженер знаю, что другого такого оптимального во всех отношениях транспорта не существует. А тролли утверждают, что...

– Я понимаю вашу шутку. Да пусть утверждают, их право, но есть мнение и признание мировых учёных, плюс признание и поддержка России. Уже сегодня никому доказывать не надо, что «струны» есть будущее. Это нужно было сделать ещё вчера. Упиралось раньше в финансовый вопрос? Мы решили эту проблему – люди сами подключились к строительству, они поверили в жизненность «небесной дороги».

Если сегодня трудно и неимоверно дорого не только строить привычный (наземный, водный и воздушный) транспорт, а и каждый год вкладывать средства в ремонт тех же дорог, то есть единственный выход – постройте один раз SkyWay, и на сотни лет ничего ремонтировать не надо. Остаётся только следить и обслуживать её.

И сегодня, как вы утверждаете, для нас главное – не мешать нам возводить и пускать в эксплуатацию новый транспорт.

– Когда я был первый раз в Министерстве транспорта, чтобы сразу отвести от себя подозрения, что к ним приехал очередной проситель денег, сразу же промолвил: «Друзья мои! Не просить я пришёл у вас денег, а для того, чтобы вы, рассмотрев наш проект со всех сторон, оценили его и поддержали его. Только за поддержкой я приехал к вам, и только. И ещё. В Беларуси, под Минском, осенью 2016 года отправятся по струнной трассе первые юнибусы и юнибайки. Поэтому я приглашаю вас на презентацию нашей дороги, и мы будем вместе с вами первыми пассажирами SkyWay».

– Анатолий Эдуардович, можно ли этот факт считать государственным признанием?

– Да, безусловно!

– Мы будем с нетерпением ждать Дмитрия Анатольевича в гости на открытие ЭкоТехноПарка, а пока скажите: каково значение этого события – признание SkyWay? Для нас, конечно. Что меняется или изменяется в нашей работе, в наших перспективах на будущее?

– По большому счёту, в моей работе не изменилось ничего. Я знал, я был уверен, что это рано или поздно произойдёт. Был уверен в технологии всё время, уверен в ней и сейчас. Я думаю, что это войдёт в сознание и осознание других, миллионов и миллионов людей, которые пользуются транспортом каждый день. Наших сторонников, которые верят в нас, но в душе ещё могут сомневаться в чём-то, проявлять

некоторую осторожность или опасение. А другие, прослышавшие о нас, думают, не «разводка» ли это, не очередная ли афера, которых много в мире. А некоторые дали даже мне определение, что я «слабострунный, бринь-бринь струна» или что-то в этом роде. Как их всех успокоить, как всем доказать, что мы не виртуальные, не невидимые, а живые люди, открытые перед вами, перед всем человечеством? Вот мы и хотим, чтобы нас поддержали структуры власти, чтобы подтвердили всем сомневающимся, что нам можно и нужно верить. И не только верить, а и поддержать.

На том же экспертном совете все специалисты – все(!) – поддержали нас и никто не усомнился в жизнеспособности проекта. А это очень важно для нас. Да, нам важно, что доктора наук – зарубежные и наши – признали за нами право первооткрывателей новой технологии, но ещё важнее и необходимее, когда об этом заявят специалисты Министерства транспорта.

Чтобы убедительнее прозвучали наши доводы, мы подготовили для них расширенный альбом, в котором раскрыли не только секреты технологии (а мы их до поры до времени не открывали раньше), но и пошли ещё дальше – в подробностях изложили на страницах все детали нашей технологии. Как самой струнной трассы, так и всех видов подвижного состава. Наглядно сравнили традиционные мосты, и как это выглядит у нас, на каких колёсах движется привычный транспорт, и как это выглядит в струнном транспорте.

А десять лет назад... Десять лет назад струнный транспорт в том же Минтрансе сравнивали с американскими горками и лежачим полицейским. Смешно? А мне тогда не было смешно. Ведь было сварганено «серьёзное» заключение, целая научно-исследовательская работа, оплаченная нашими недобросовестными конкурентами, чтобы похоронить СТЮ. И подписали её несколько докторов наук, два академика и несколько кандидатов наук.

А сказано было в заключении следующее: струнный транспорт настолько опасен, что при движении на большой скорости пассажиры в юнибусах будут летать по воздуху и стукаться головами в потолок. А если порвётся струна, то людей погибнет видимо-невидимо, даже больше, чем при взрыве атомной бомбы. Это официальное заключение. Я не называю фамилии тех «экспертов», может, когда-нибудь, когда струнный транспорт придёт в движение, мы и назовём их, а пока это «большая государственная тайна».

И вот когда мы показали альбом «SW – инновационные транспортно-инфраструктурные технологии SkyWay», то ни одного возражения со стороны экспертов не услышали. Наоборот, это вызвало восхищение и удивление.

Иллюстрации показывали традиционные эстакады и наши эстакады. И там ясно видно, что американские горки и лежачие полицейские – это традиционные эстакады. Вот смотрите, что на рисунке. Пролёт, разрезная балка с температурным швом... И когда даём нагрузку на балку, она изгибается и на температурном шве сходятся две изогнутые балки с двух сторон. Здесь, над опорой, получается точка перегиба для траектории движения колеса, стык, где радиус кривизны равен… нулю, здесь удар колеса неизбежен. Именно здесь и есть американская горка и лежачий полицейский, а не у нас. И так устроены все традиционные эстакады, мосты и путепроводы, в том числе на высокоскоростных железных дорогах.

У нас же – неразрезная конструкция, и здесь не может быть точки перегиба, точки перелома. Здесь всегда – плавная кривая большого, очень большого радиуса. Поэтому у нас при проезде транспортного средства через нашу опору не будет удара. Более того, мы знаем эту особенность, мы можем задать любой радиус кривизны – двадцать тысяч метров, тридцать тысяч метров, – и при этом будет абсолютно плавное движение в середине пролёта и над опорой. Это мы показывали и доказывали специалистам.

Задавали мне вопросы и о магнитной подушке. Не в противовес теме, а для понимания разности проектов. Я им ответил, что я, отказавшись и от магнитной подушки, и от сплошного дорожного полотна, от экрана, улучшил обтекаемость высокоскоростного транспортного средства – юнибус – до значения $C_X = 0,06$. Появилась такая возможность. А в теории, если есть такое полотно–экран и по нему движется транспортное средство, и не важно какое, то C_X – коэффициент аэродинамического сопротивления – не может быть меньше, чем 0,2. А разница – 0,14, – позволяет сэкономить нам (если будет всего лишь миллион высокоскоростных юнибусов (например, сегодня в мире больше миллиарда одних только легковых автомобилей) – то за срок службы в 25 лет наш транспорт сэкономит 20 миллиардов тонн топлива, а это – 20 триллионов долларов). И это только некоторое преимущество нашей технологии, о которых мы доложили на экспертном совете. И разговор вёлся не на эмоциях, а доказательно и аргументированно: При помощи формул, иллюстраций, сравнений, математических расчётов.

Мы сравнивали колесо железнодорожной колёсной пары, показывали конус 1:20, который опирается на цилиндрическую головку рельса. То есть конус катится по цилиндру, там есть пятно контакта, приблизительно 14-15 миллиметров в диаметре. И в центре этого пятна-контакта напряжение достигает 20 тысяч килограммов на квадратный сантиметр. Не каждая сталь выдерживает такое напряжение. И в этом же пятне-контакте, где сталь «плывёт», у колеса разные диаметры,

а угловая скорость – одна и та же, и эти разные диаметры проскальзывают. Мало того что есть очень высокое напряжение, так существует ещё и проскальзывание стали по стали, то есть идёт интенсивный износ рельса и колеса. В таких условиях рельс, да и стальное колесо, не могут служить долго. И мы показывали, что у нас цилиндрическое колесо (не конечное, а цилиндрическое), которое катится по плоской головке рельса. И если взять линию контакта, вот допустим – это ширина головки, то линия контакта в направлении движения колеса шириной всего лишь один миллиметр. И здесь контактные напряжения на порядок ниже – около двух тысяч килограммов на квадратный сантиметр, причём при качении колеса в пятне контакта не будет проскальзывания стали по стали.

А теперь давайте представим железнодорожное колесо и его пятно контакта размером 15 мм, и наше пятно контакта размером в направлении движения один миллиметр. Вопрос: где колесу будет легче катиться?

– Конечно, которое в небесной дороге.

– Правильно. Это же как сравнивать спущенную шину с туго накачанной. Мы не только улучшаем напряжённо-деформированное состояние контакта «колесо – рельс», но и увеличиваем на порядок его долговечность. Срок службы железнодорожного колеса, допустим, десять лет, а мы увеличиваем до ста и больше. Есть разница? Есть. И ряд других преимуществ. Меньше шум будет, колебание рельсов, потому что контакт в железной дороге идёт не по центру, а под углом, пятно контакта смещено из-за наклона рельса. При большой скорости движения на железнодорожном транспорте рельсы начинают звенеть, дребезжать, и много других проблем в этом виде транспорта. У нас же этого нет. Мы озвучили это на экспертном совете и получили понимание и поддержку.

Ни один эксперт не возразил, что это не так, никто не высказал сомнений.

– Ну а сейчас вопрос к вашему заместителю Виктору Бабурину, который также принимал участие в заседании этого экспертного совета. Что означает поддержка струнных дорог на таком государственном уровне? По чьей инициативе мы получили такое приглашение?

– Ну тогда я скажу вкратце о том, что это такое – экспертный совет. При чём здесь мы, и почему для нас так важно принятие нас в инновационный круг технологий? В принципе вся информация об этом находится на сайте Минтранса. Там есть и методические рекомендации Минэкономразвития, на основе которых и создавался экспертный совет. Не секрет, что приблизительно в 2009–2010 годах в России был взят курс на развитие инновационной экономики. В основу этого была

взята концепция социального и экономического развития страны до 2020 года, в которой эти основы и были заложены. Это предусматривало массово перестроиться и перенаправить экономику и социальную жизнь на инновационные рельсы.

– Чтобы соскочить с нефтяной и газовой иглы?

– Да, это так. Если я не ошибаюсь, вначале была создана правительственная комиссия по высоким технологиям и инновациям. И она, эта комиссия, приняла решение о создании отдельного такого экспертного совета.

В этот совет входит более семидесяти инженеров, докторов наук и кандидатов различных направлений, ректоров и проректоров университетов и так далее. Например, председательствовал на совете проректор по инновациям и научной работе транспортного института МИИТ, который входит в структуру Минтранса России.

Так что в уровне их квалификации нет никакого сомнения.

Эти люди высокой квалификации и научного уровня исследуют представленные технологии и наделяют их статусом инновации или, наоборот, отказывают в этом. Или предлагают что-то доработать, изменить.

– И не только сама инновация, а технология, – добавляет Анатолий Юницкий, – абстрактный проект туда попасть не может. Он, проект или ноу-хау, должен быть работоспособным. Даже сам факт приглашения для исследования и является признанием технологии.

– Технология признаётся инновацией для чего? Чтобы дальше попасть в пул инновационных технологий, в которых осуществляются государственные закупки. В данном случае технология SkyWay и признана экспертным советом как инновационная. В данном случае мы говорим о факте признания и внесения технологии струнного транспорта SkyWay в пул официально признанных экспертным советом при Министерстве транспорта инновационных технологий.

И наш следующий шаг – работа с межотраслевым центром по импортозамещению при МИДе, который должен совместно с нами провести сравнительный анализ существующих традиционных видов транспорта, и дальнейшее развитие уже будет зависеть, как сказал Анатолий Юницкий, от коллег из Министерства транспорта. У них есть интересные планы.

А мы должны ещё пройти ряд экспертных заключений, чтобы влиться и пройти чиновничью процедуру, которую никто ещё не отменял.

– Мы её пройдём, сомнений нет. Тогда предпоследний вопрос – какие перспективы открываются перед нашим проектом?

– Перспективы? Главное – возможность участия в государственных тендерах по применению технологий в ряде проектов Российской Федерации.

– То есть уже, так скажем, финансирование проекта SkyWay со стороны становится не нужным, и уже работа по созданию проекта SkyWay финансируется государством, я правильно понял? Этот вопрос волнует многих.

– И так, и не так. Да, некоторые, я подчёркиваю, некоторые, проекты могут быть финансированы государством. Но не более того...

– Я не случайно задаю этот вопрос. Многие инвесторы и партнёры интересуются, задают и мне вопросы, волнуются: не прекратится ли краудинвестинг, не завершится ли на этом процесс народного финансирования?

– Ответил бы так: на данном этапе мы не планируем ничего прекращать, потому что хорошо иметь обещания и хорошие отношения с высокопоставленными коллегами, но мы никак не можем отказаться от народной веры и того, что даёт на данном этапе нашему проекту твёрдое существование.

Подведём итоги разговора:

– Россия безоговорочно признала инновационность струнных технологий. В наши ряды каждый день вливаются новые люди, наши друзья и инвесторы. Что вам, дорогие друзья, мешает подписаться на наш канал в youtube и вместе с нами шагать в будущее?

Ждём вас. Приходите!

.... * * * ....

Тесла против SkyWay: миф об экологическом транспорте

Репортаж из офиса струнных дорог, в котором завершается созидание проекта мирового уровня, который на наших глазах претворяется в жизнь.

Беседу с Генеральным конструктором снова ведёт Михаил Кириченко:

– Мы не раз рассказывали вам о техническом превосходстве и преимуществах струнных транспортных технологий над конкурентами, которые на слуху, у которых громкие имена и названия. И это зачастую вызывало определённую долю недоверия, что давало повод просто «потроллиться» определённой части интернет-сообщества. Не понимая сути этого транспорта, они даже брались за резкое осуждение SkyWay, позволяли себе неожиданные некорректные выпады и нападки в адрес генерального конструктора. И получалось как в той пословице: слышали звон, да не знали, где он. И это была не конструктивная критика, а всего лишь, так сказать, «тявканье Моськи на слона».

И вот совсем недавно правота нашей позиции и направления получила неожиданное подтверждение и даже утверждение: SW – выше всех!

За разъяснением этого факта мы обратились к генеральному конструктору SkyWay Анатолию Юницкому.

– Анатолий Эдуардович, просим прощения, что отрываем вас от основной работы, но назрела необходимость прояснить некоторые вопросы. Совсем недавно, 10 марта, на Интернет-ресурсе «Yahoo Tech» появилось сообщение такого содержания: «В Соединённых Штатах автомобилисты, которые покупают новую Tesla Model S, имеют право на ряд федеральных и местных налоговых льгот, так как полностью электрический седан считается автомобилем с нулевым уровнем выбросов. Однако, как оказалось, дело обстоит иначе в Сингапуре, где владелец первой в стране Tesla Model S только что узнал, что его автомобиль подлежит высокому налогообложению, а он – штрафу в 15 тысяч долларов. Причина? Оказывается, что его автомобиль принадлежит к той же категории, что и некоторые из самых «грязных» новых автомобилей на рынке».

Вот такая информация.

Недоумённый Нгуен объясняет ситуацию, давая интервью «Hhannel NewsAsia»: «Я не понимаю, выбросов же нет. А затем приходят результаты VICOW (VICOW Ltd – поставщик услуг в области технических испытаний и проверок в Сингапуре), которые сообщают, что автомобиль потребляет 444 Вт-час на километр. Но это не те данные, которые я видел на веб-сайте «Тесла» или в других местах по данному вопросу».

Возмущение Нгуена справедливо. А представитель Министерства наземного транспорта Сингапура (Land Transport Authority – LTA) утверждает, что штраф является справедливым и полностью оправданным. И поясняет дальше свою позицию: «Для всех электрических транспортных средств был применён коэффициент выбросов 0,5 грамма CO_2/Вт-час, характеризующий их потребление электроэнергии. Это учитывает выбросы CO_2 в процессе производства электроэнергии, даже если таковых нет из выхлопной трубы». LTD добавило к этому, что ранее, до получения автомобиля Нгуена, Model S не испытывалась.

А это означает, что согласно сингапурским законам, Model S по степени загрязнения окружающей среды попадает в ту же категорию, что и автомобили с двигателями внутреннего сгорания, которые выбрасывают в атмосферу от 216 до 230 граммов CO_2/км.

Говоря иными словами, исходя из конкретной ситуации, напрашивается вывод, даже утверждение: Tesla не более экологически чистая, чем такие мощные бензиновые модели, как Audi RS 7, Mercedes-AMG GT S и Porsche Cayenne S.

Генеральный директор «Тесла» Илон Маск сказал, что он имел беседу с Ли Сянь Луном, Премьер-министром Сингапура, разбирался по поводу того штрафа. Лун вначале пообещал разобраться в возникшей ситуации, но спустя некоторое время представитель канцелярии Премьер-министра сообщил газете «The Straits Times» 10 марта 2016 года, что ещё слишком рано предсказывать, будет ли штраф оставлен в силе или нет.

Теперь в растерянности сам Илон Маск: этот прецедент может разрушить имидж созданной им марки. Согласно информации данного издания, штраф составляет 15.000 долларов.

Вот такая предыстория.

– Анатолий Эдуардович, вы неоднократно говорили об автомобиле Тесла и других конкурентах, о том, что струнный транспорт значительно превосходит все виды транспорта, что вызывало недоверие, раздражение и горы критики в адрес SkyWay и подвижной состав струнных транспортных технологий. Как бы оно ни было, но эти две новости, что я привёл, вольно или невольно поддерживают вашу позицию хотя бы тем, что тех минусов, о которых сообщалось, у «струн» нет, вы их отмели в самом начале создания своего проекта.

Поэтому мне бы хотелось, чтобы вы объяснили и для тех троллей, что бросали ядовитые стрелы в ваш адрес, и для простого обывателя, что же всё-таки случилось. Почему эти два известия перевернули с ног на голову событие, я имею в виду электромобиль Тесла? Model S, казалось, был неуязвим, неподсуден, считался эталоном и вершиной транспортной мысли, чистый и непорочный, и вдруг, в одночасье, стал иным, настоящим, показавшим своё, так сказать, истинное лицо?

– Михаил, если бы от меня это зависело, я бы его не на тысячи, а на миллионы оштрафовал бы. Потому что это чистой воды лукавство и блеф, когда говорят, что электромобиль экологически чист. У него есть вторая часть слова – мобиль. Это тот же автомобиль, который имеет пневматические шины, которые катятся по асфальту, днище его расположено рядом с полотном дороги. Значит, возникает эффект экрана при больших скоростях и потери энергии на это. Асфальт лежит на щебёночной подушке, а она на песчаной подушке, которая, в свою очередь, на грунте – на насыпи из уплотнённого грунта на 10% по сравнению с естественным залеганием в карьере, откуда он взят. Поэтому насыпь любой дороги является низконапорной плотиной, которая меняет сложившуюся гидрологию (и не только гидрологию) природных ландшафтов – движение грунтовых и поверхностных вод, приводит к заболачиванию одних и к опустыниванию других территорий, нарушая экологию окружающей природы. И при этом под автомобильной дорогой грунт, вернее, плодородная почва, гумус, который создавался природой миллионы лет, эту живую почву, вместе с растениями, микрофлорой и микрофауной, взяли и отбросили ножом бульдозера в сторону, положив на это место мёртвый асфальт.

Так вот, электромобиль является частью всей этой истории. И говорить при этом нужно не о транспортном средстве, а о системе транспорта. А эта система – автомобильная. И в основе лежит не сам автомобиль, а автомобильная дорога, которая как раз и создаёт, и выпячивает на поверхность все экологические проблемы. И поэтому, по большому счёту, электромобиль «не пошёл», хотя его история довольно длительная: первый электромобиль построен ещё за 160–170 лет до электромобиля Тесла. А точнее, в 1837 году. Но – «не пошёл». В силу того, что имел ряд недостатков. Так вот, поскольку изначально автомобиль не может быть низкоэнергозатратным, потому, что мы знаем, сколько тратится топлива на его движение, особенно в городском режиме, то электромобиль не может тратить меньше энергии, он берёт не топливо, а электрическую энергию. Но ведь чтобы получить эту электрическую энергию, нужно перед этим где-то сжечь топливо. И неважно, какое оно – солярка, бензин, уголь, уран... Остаются выхлопы и отходы – чем, например, радиоактивные отходы атомных электростанций или захоронение литий-ионных аккумуляторов электромобилей лучше выбросов CO_2 традиционными автомобилями? Чем это лучше и чище выхлопов автомобиля? При этом автомобиль совершенствуется, совершенствуется система очистки выхлопа, и даже сегодня он чище, чем на тепловых электростанциях, где вырабатывают электрическую энергию для электромобилей.

Ещё один недостаток у электромобиля. Когда работает двигатель внутреннего сгорания в транспортном средстве, то от двигателя идёт энергия на крутящееся колесо, потери маленькие – 5–10 %. В редукторах, в шестерёнках эта энергия теряется. Но когда электродвигатель крутит колесо от аккумуляторных батарей, то там получается целая цепочка передачи энергии. Сначала надо сжечь топливо на электрической станции, поднять напряжение до сотен тысяч вольт, передать это напряжение на тысячи километров; при этом провода гудят, и кто сказал, что это экологически чисто?

А вы знаете, что из-за мощного переменного электромагнитного поля с напряжением в сотни тысяч вольт трава под линией электропередач меняет даже свою генетику? И если такой травой-сеном кормить коров, то молоко у них канцерогенное. Его пить нельзя ни в коем случае. Это уже проблемы экологии. Ещё задолго до того, как проехал по дороге электромобиль.

Повторимся: при этом теряется значительная часть энергии – до половины. Потом нужно энергию довести до какого-то города по местным линиям электропередач. Понизить напряжение, значит, опять потерять энергию. Потом по городским линиям электропередач пере-

дать на заправочную станцию. Тоже потерять энергию. И там опять будет понижение. Потом эту электрическую энергию надо передать в аккумулятор. И кто сказал, что зарядка аккумулятора имеет 100% КПД? Там очень много энергии теряется при зарядке аккумулятора, и они постоянно греются, потому что теряется энергия.

– С каждой подзарядкой ёмкость аккумулятора падает...

– Да, это так. Значительная часть энергии теряется. При этом сами по себе аккумуляторы (неважно какие они – литиевые, кислотные) экологически опасны. Сколько было случаев возгорания автомобиля. Даже «Тесла» – из-за аккумуляторов.

– Перебью вас. Вот недавний факт. У всех на слуху случай в Вашингтоне – человек наехал на металлический предмет. В Торонто было возгорание. И на Новый Год первого января в Норвегии. И ещё разбираются, ищут причину. Машина стояла на зарядке...

– Да, и в основном из-за аккумулятора, который взрывоопасен из-за химически активного лития. Ладно, поехали дальше. Зарядили аккумулятор, обошлись без жертв. Потом сели и поехали. На электромобиле с этими аккумуляторами. Но они же не «пушистенькие», не лёгкие, а весят ого-го сколько... Сотни килограммов, полтонны. И больше. И это всё надо возить с собой. И тратить энергию на перевозку, не так ли? И когда мы берём электрическую энергию, то мы тоже берём с потерями, там тоже не может быть КПД 100%. Потом энергия поступает в электродвигатель, в электропривод, который крутит колесо. И там энергия теряется. А потом говорят – есть рекуперация. При торможении часть энергии можно взять, кинетической энергии разогнанного автомобиля. Но опять же – цепочка: получить с потерями в генераторном режиме, когда работает мотор-колесо, передать, аккумулятор зарядить – с потерями, а потом снова взять из аккумулятора, чтобы снова двигаться, снова с потерями.

И когда мы эту цепочку всех потерь соединим воедино и перемножим, то получается что... в два, в два с половиной, а то и в три раза энергии больше нужно для выполнения той же транспортной работы у электромобиля в сравнении с обычным автомобилем, в котором двигатель внутреннего сгорания.

– Если я помню, то юнибус по сравнению с электромобилем «Тесла» эффективнее в 15–17 раз, не ошибаюсь?

– Да, это так. На самом деле юнибус – тоже электромобиль. В некотором смысле. У нас также электропривод движет транспортное средство на колёсах, и не важно – стальные они или резиновые.

– Тогда и ловлю на слове. А в чём тогда преимущество струнных технологий над электромобилем «Тесла»?

– Преимущество не в том, что мы перешли на электрическую энергию. Любая энергия не является экологически чистой. Любая, неважно

какая. Кто-то утверждает: электроэнергия чистая. А Чернобыль – это что? Я потерял свою родину – деревню Крюки под Чернобылем в Брагинском районе. Там я родился, и детство моё в ней прошло. Когда произошёл тепловой взрыв, вся ядовитая грязь полетела на нас и на Беларусь. С атомной станции извлекали электрическую энергию. Так она чистая или нет?

– Добавьте сюда и Фукусиму...

– Да-да, поэтому и повторяю: любая энергия – не благо для человека. На самом деле она экологически грязная. Она представляет угрозу для окружающей среды. Поэтому надо не виды энергии менять, а находить решение, которое требует в разы, а то и на порядок ниже затрат энергии. Раз мы на ту же транспортную работу потратим, например, в десять раз меньше энергии, то, наверное, уже неважно, какой вид энергии мы будем использовать, тогда эта система будет более экологически чистой и безопасной. Поэтому дальше я думаю, мы займёмся «рисованием», я на белой доске начерчу и нарисую некоторые выкладки, чтобы зрителю более доходчиво раскрыть суть нашей темы: Tesla против SkyWay. И чем отличаются эти два направления.

– Пожалуйста. Камеры настроены.

Подойдя к экрану, Анатолий Юницкий чёрным фломастером нарисовал форму электромобиля «Тесла».

– Вот изобретение Маска, а вот такого же размера нарисуем и юнибус. Потом я рисую асфальтовую дорогу в виде чёрной линии. Любой автомобиль или электромобиль «Тесла» движется по дороге. Есть транспортное средство, неважно, какая у него форма, есть колёса. И при движении с высокой скоростью, а она у «Тесла» более чем 100 км в час, – это уже достаточно высокая скорость. Обтекание воздуха идёт несимметрично (изобразил стрелкой по верху автомобиля), идёт уплотнение воздуха под днищем (стрелка направлена между днищем и поверхностью асфальта) и сзади возникает турбулентность. Из-за этого возрастает аэродинамическое сопротивление в 2 – 2,5 раза.

Рисуем справа наш юнибус. Рисуем каплю – уникальная форма капли. При этом транспортное средство поднято над землёй, над её поверхностью. На расстоянии примерно размеру транспортного средства – размеру юнибуса. И обтекание воздуха идёт без эффекта экрана и сходится сзади без турбулентности. Поэтому в разы улучшается аэродинамика и уменьшается аэродинамическое сопротивление, что имеет большое значение, особенно при высоких скоростях движения. Конечно, у электромобиля не такие высокие скорости, но есть, которые разгоняются и до 300–400 км в час. И здесь уже аэродинамика имеет существенное значение.

– Тот же Бугатти?

– Да, тот же, но он не электромобиль, но и его могут со временем улучшить, вставить что-то, якобы для улучшения экологии. Здесь понятно, почему улучшается у юнибуса аэродинамика? Потому что у нас два рельса узких и нет эффекта экрана, и наше транспортное средство движется практически по воздуху. Иными словами – летящий самолёт без крыльев с хорошей аэродинамикой. Далее.

Возвращаемся к «Тесла». Пневматическая шина при проезде по полотну дороги сминается и получается достаточно большое пятно контакта. Мы знаем, что чем слабее накачана шина, тем тяжелее двигателю тащить автомобиль. А при увеличении скорости вращения колеса получается нелинейная зависимость, и идёт очень интенсивное смятие резины. Она нагревается, на что идёт очень много энергии. И там нелинейная зависимость. Если, допустим, при скоростях порядка 80–90–100 км/час пневматическая шина может быть хуже стального колеса по усилиям сопротивления качению в 10 раз, то при скорости 400–500–600 км/час она может быть хуже в 100 раз. Поэтому, допустим, стальное колесо на сопротивление качению тратит 5 кВт мощности, то при 500 км/час на пневмошину уже нужно тратить 500 кВт. Вы представляете, какие это затраты энергии?

И это электромобиль. Потому что есть пневматическая шина, которая катится по асфальту. При этом не гладкая, не обтекаемая, потому что там есть выступы, чтобы улучшить сцепление, да и асфальт не ровный. Это тоже ухудшает качение.

– Если я не ошибаюсь, шины нагреваются до 100 градусов и более?

– Да, и от этого теряется прочность, она может просто расползтись. Это есть и у самолётов при посадке. Кроме того, когда есть влага, лужи на асфальте, происходит глиссирование, аквапланирование, колесо скользит по поверхности воды, и автомобиль теряет управляемость, так как у него нет противосходной системы в отличие от юнибуса. Есть у электромобиля и другие недостатки. Мы же пока говорим про экологию и о потерях энергии. Кстати, продукт износа шин – это канцероген, как и продукт износа асфальта – тоже канцероген. Поэтому антиэкология остаётся и у электромобиля: у него есть асфальт и есть пневмошина.

Возьмём наше стальное колесо. Вот колесо, а вот рельс. Получается вот что: цилиндрическое колесо опирается на плоскую головку рельса. Если посмотреть сверху на контактный след, то это будет вот такая линия шириной в 1 мм.

Сравним пятно контакта здесь и здесь. Разница есть? У нас контактный след очень маленький и рельс идеально ровный, поэтому катить колесо очень легко. И поэтому вот эти два преимущества – аэродинамика и колесо, да и плюс к этому имеем третье преимущество: мы используем гравитационный двигатель и гравитационный тормоз на городских трассах с провисающей путевой структурой.

Как у нас происходит традиционное городское движение? Рисуем две станции. Плавно разгоняемся, немного едем с заданной скоростью, затем плавно тормозим. И так от остановки до остановки, при этом в городском режиме встречаются светофоры, перекрёстки, пешеходные переходы и так далее.

Если говорить о городской системе SW, то она устроена немного иначе. Нарисуем две условные станции – высотные здания, они связаны между собой провисающей транспортной структурой. Если мы здесь (у «Тесла») транспортное средство разгоняем двигателем, при этом на одного пассажира масса электромобиля достаточно большая, ему ведь надо везти много аккумуляторов. У него 600–800 кг железа, а то и тонна, на одного пассажира. Поэтому надо разгонять не пассажиров, а само железо. А потом надо тормозить. Энергия теряется. Для разгона требуются огромные мощности, более 100 кВт. Это около 150 лошадиных сил. А быстрее разгонять, то надо и 200, и 300 лошадиных сил, если не больше.

У нас же, если взять подвесной юнибус, тот же электромобиль, когда он выезжает со станции, то путь под уклоном. Это где-то 10%. С ускорением, примерно 1 м/с², транспортное средство будет разгонять не двигатель, а гравитация. Двигатель не нужен, естественно, нам не нужно тратить энергию. При этом разгоняет до скорости максимальной вот здесь, в этой точке, в средине пролёта, и эту скорость легко определить – корень квадратный из 2gH: где «g» – ускорение свободного падения, а «H» – вот этот перепад высот. Скорость зависит от того, какой будет провис. И 100, и 120 км/ч и даже выше может быть получена скорость за счёт такого гравитационного двигателя.

А на второй части пути, между соседними станциями (при подъёме вверх) юнибус начинает тормозить не тормоз, а та же гравитация. У «Тесла» надо тормозить тормозами, теряя энергию. А у нас тормоз гравитационный, и задача состоит в том, чтобы на следующую станцию юнибус заехал с нулевой скоростью. При этом, конечно же, будут потери энергии на аэродинамику, которая у нас исключительно хорошая, на порядок лучше, чем у спортивного автомобиля. И у нас совсем другое колесо – стальное, которое на порядок эффективнее пневмошины. Поэтому у нас и на порядок меньшие будут затраты энергии, чтобы компенсировать эти потери на движение между станциями в городском цикле.

Если говорить о путевой структуре, когда она провисает, где используются гравитационные двигатель и такой же тормоз, то вот эти преимущества позволяют, по сравнению с электромобилем «Тесла», получать те же расчётные скорости, затратив примерно в 17 раз меньше энергии. В отдельных случаях – другие параметры. У нас же какое преимущество, и неважно, сколько железа, разгоняет транспортное

средство гравитация. И на это не нужно тратить энергию. Кроме того, если у электромобиля 600–800 кг металла на пассажира, то у нас 150–200 кг «железа».

– В два раза больше, чем он весит сам.

– А здесь в восемь-десять раз. Тем более, что на автомобиле часто едет один пассажир. Поэтому иногда электромобиль весит больше двух тонн, а ехать может один пассажир. Значит, две тонны железа на одного пассажира.

И, подытоживая наш разговор, можно сказать так:

– Наш юнибус в несколько раз лучше и эффективнее традиционного автомобиля. Мы вписываемся в природу, мы лечим её, улучшаем, помогаем её оживать. А она отблагодарит потом нас чистым воздухом.

Мы не электромобиль предложили, мы предложили новую транспортную систему. Я даже сказал бы, не систему, а целый комплекс. В нём есть подвижной состав другого типа, есть дорога другого типа – эстакада, предварительно напряжённая, неразрезная, и инфраструктура на втором уровне другого типа. То есть мы предложили комплекс, который неоспоримо лучше не только перед самим электромобилем «Тесла», но и перед автомобильным комплексом вообще.

А это лучше и эффективнее всех других транспортных систем, которые существуют в мире. По целому ряду параметров мы достигли того предела, который допускают законы физики. И улучшить уже здесь что-то, изменить никому не дано. Формула жизни и технического уровня человеческой мысли незыблема. Это уже истина.

– Тогда напрашивается выражение: маски сброшены, господа, вглядитесь в настоящие лица?

– Маск? Маски... Пусть будет так, я не против.

– Спасибо, Анатолий Эдуардович, за интересный и содержательный рассказ. До следующей встречи!

.... * * * ....

Дополнение к интервью:

Электромобиль «Юнибус» эффективнее «Tesla Model S» в 17,8 раза

Специалисты ЗАО «Струнные технологии» подготовили сравнительный анализ энергетической эффективности электромобилей «Юнибус» и «Tesla Model S». Результаты исследования показали: «Электрический транспорт (электромобиль – в том числе) в настоящее время только ухудшает глобальную экологию, так как на самом деле заменяет сжигание топлива непосредственно в месте потребления энергии на сжигание в 2,5 раза большего количества топлива в удалённом месте из-за потерь на преобразование и доставку энергии

(топлива к электростанции и электричества к транспортному средству). В любом случае, якобы большая экологическая чистота электромобилей сегодня – это необоснованное заблуждение. А если принять к сведению, что двигатели внутреннего сгорания производят на планете примерно вчетверо больше энергии, чем все электростанции мира, то это и просто невежество».

В исследовании представлены убедительные доказательства экономических и экологических преимуществ струнного транспорта – цифры исследования говорят сами за себя: «Необходимы новые транспортно-инфраструктурные инновации, основанные на иных принципах эффективности. Например, если весь городской общественный транспорт мира перевести на юнибусы, а не на электромобили Tesla, то годовая экономия энергии (в пересчёте на дизельное топливо) в этом случае составит около миллиарда топлива стоимостью в триллион долларов».

.... * * * ....

Информация для размышления:

Что бы мы ни говорили, но нас преследует факт: железную дорогу ожидает банкротство. И это должно было случиться. Оно бы случилось намного раньше, если бы мир принял струнный транспорт.

На рынок сегодня приходит SkyWay – транспорт нового поколения.

ЖД распродаётся, так как технология банально устарела и на рынок пришла корпорация, группа компаний СкайВэй, RSW-systems, Trans NET, СТЮ – транспорт Юницкого.

ЖД – Железная Дорога – весьма озадачена новым конкурентом транспортной компанией SkyWay.

Железная Дорога пусть не активно, но начинает продавать свои активы.

На территории ЭкоТехноПарка SkyWay успешно продвигается стройка, залиты в опоры первые сотни тонн бетона. Растут здания – станция и подъездные пути.

Группа компаний SkyWay, RSW-systems, TransNET – достойная альтернатива Железной Дороге. СкайВэй – это новый транспорт.

Мир меняется, и мы вместе с ним. Все мы с вами, так или иначе, – пассажиры. Облегчим себе путешествия по планете новым видом транспорта – лёгким, быстрым и удобным!

Новый транспорт войдёт в нашу жизнь и станет неотъемлемой частью нашего существования. Мы будем не замечать его, не удивляться ему, как не удивляемся мобильникам и планшетам. Человек «сольётся» со струнами и будет единым целым.

.... * * * ....

Приглашение

Встреча с Юнитой

Юнита позвала меня в свою резиденцию.

Даже не в резиденцию, не в Президентский Дворец, а на природу.

Написала весело и грациозно: «Милый сударь, полешук Анатолий! Приглашаю Вас к себе в гости. Думаю, наша встреча пройдёт на высоком уровне, тепло и сердечно. Мы встретимся на берегу Солнечного моря, а потом пройдём в мою резиденцию, которая находится в нескольких шагах от берега.

Встреча будет носить неофициальный характер, поэтому разные там смокинги и «бабочки» не нужны, они будут мешать нашей беседе. Поэтому форма одежды та, которую Вы носите обычно после работы и прогуливаетесь по нашим местам. Я Вас видела, как вы гуляли по Аллее Роз, видела, как Вы удивлялись и с восторгом смотрели на цветы, но подойти к Вам не решалась. Не хотела мешать Вашей радости встречи с прекрасным. В Вашей голове тогда рождались такие светлые и мажорные мысли, что не решалась заговорить с Вами, боясь нарушить ровный строй Ваших рассуждений и мечтаний.

Я каждый день гуляю по той аллее. И обязательно всегда меняю платья, а на лицо надеваю каждый раз новую и новую маску, чтобы не узнали. А хотя бы и узнали, то никакого ажиотажа вокруг моего имени никто не поднимал бы – мы все равны в своих правах и обязанностях. У меня даже нет охраны, потому что на меня никто не собирается нападать. У меня нет врагов, а друзья – все жители этой цветущей планеты.

Ваш срок пребывания на Юните заканчивается, и нам нужно подвести итоги вашей работы, выплатить вам соответствующий, как у вас говорят на земле, гонорар. Его размер Вы будете определять сами. И чем выплачивать Вам вознаграждение – тоже определять Вам.

Да вот что ещё. Вы можете сразу же вернуться на свою землю, как получите вознаграждение. Но у меня созрела новая идея. Ваша идея, которую вы мечтали осуществить на земле, но не смогли. Ваш проект – «В космос без ракеты». У вас множество стран, и вы никак не можете договориться о строительстве «Обручального кольца вокруг Земли», чтобы взлетать в космос. А у нас нет стран, у нас единая страна, и договариваться ни с кем не нужно. Поэтому я хочу попросить Вас, чтобы Вы, уважаемый Конструктор и Инженер, взялись за возведение ОТС – Общепланетного транспортного средства. Мы уже всё

подготовили, составили смету, утвердили проект, определили участников стройки. Это будет захватывающий проект! Об этом просят все жители Юниты, и я лично прошу Вас стать Главным строителем.

О деталях мы договоримся при встрече. Думаю, что Вы не откажете в моей просьбе.

Чтобы долго меня не искать на огромном берегу моря, Вас ко мне привезёт автомобиль, который будет ожидать у Вашего подъезда.

Я бы могла послать к Вам моих секретарей – княгинь Анастасию и Марию, но, думаю, Вы и сами без особого труда отыщете меня. Да меня и легко отыскать – я буду на берегу одна. Буду сидеть в кресле, прикрыв голову от солнца огромной шляпой, изготовленной из лучей того же солнца. Её мне изготовила Золотошвейка Нади, о которой Вы наслышаны.

Жду Вас. Просьба не опаздывать, не люблю, когда опаздывают. Как и Вы не любите, ибо Вы в жизни цените каждую минуту, если не секунду. В этом мы с Вами чем-то схожи, не так ли?

Ваша княгиня Юнита».

Письмо написано от руки, перьевой ручкой. Не принтер выдал текст. Цвет чернила – голубовато-зелёный, бумага шелковистая и воздушная. Тонкая, как папиросная бумага, но значительно тоньше, даже не просвечивается на свет. У нас, на Земле, такой бумаги нет. Не умеют изготавливать? Знал, что бумага на планете не в ходу, ею стараются не переполнять помещения и жилища, но в отдельных случаях, чтобы показать дружелюбное отношение к гостю, используют её как исключение из правил. Как в данном случае ко мне.

Вся переписка и послания друг другу видны на экране, который всегда возникает рядом с человеком, если ему отправлено послание. Экран тот видит только тот человек, которому адресован текст.

Так и с Юнитой. Мы с ней переписывались, но не видели друг друга. Как она и хотела.

До указанного времени встречи было далековато, поэтому я решил прилечь на постель, может даже и вздремнуть, чтобы перед Командором Планеты выглядеть бодрым и весёлым.

О стекло окна тёрлись широкие листья помурена, вроде нашего клёна, но листья более широкие и цвет их изумрудно-светлый, каждый лист пронизан красноватыми прожилками – словно живые сосуды человека.

На подоконник вскочил чикрай, что-то зачирикал на своём языке, посмотрел в мою сторону, словно хотел переброситься словами. Мне показалось, что я понимал его язык. Просил долго не залёживаться в постели. Он клювом почистил оба крыла, снова что-то изрёк и спрыгнул с подоконника на землю.

Сначала я всему удивлялся, как прибыл на планету, но потом привык и к людям, и к животным, и к птицам. Они, птицы, могли сесть на плечо и что-то таинственное прошептать на ухо.

Возле моего жилища остановился автомобиль. Возле каждого дома они останавливались, если кто-то заказывал, или кому-то кто-то посылал транспорт.

Автомобиль был без колёс. И он висел в воздухе до высоты моего колена, ни на что не опираясь. На такой высоте, чтобы можно было легко открыть дверь и усесться на сидение. Мне Юнита подала одноместный автомобиль. Он завис над землёй и ожидал, когда я усядусь в кресло.

Недалеко от меня ходили люди, не обращали на меня внимания. Заметил, что и возле других домов стояли такие же ТС (транспортные средства), которым я не мог дать название. Мобиль? Нет. Карета? Ещё хуже. Ну, у меня на планете юнибусы, а это какой вид транспорта? Воздушный тихоход? Стоп, стоп... А в этом что-то есть. ВТ? Может быть... А если ещё поиграть словами? Юнитарские кареты... Тогда получается, что можно назвать – юникары, как и у нас? Не подходит, здесь нужно что-то другое. А может, юнилёт?

У других домов, которые находились от меня метрах в ста, так же бесшумно подлетали воздушные кареты, останавливались, опускались почти до земли, дожидались пассажиров. За огромным высоким дубом – под небо – жила семья Кашеедов. К ним прилетело огромное транспортное средство, и в него зашло человек десять – взрослые и дети. Закрылись двери, и они сразу же улетели по своему маршруту.

Сел в свой индивидуальный «бусик» и я.

Как только уселся поудобнее, передо мной загорелось зелёное табло. Приятный женский голос спросил:

– Вы готовы?

– Да.

– Нажмите кнопку «полёт» – и я доставлю вас к месту назначения. Вам ничего не нужно делать, всё за вас сделает автоматика.

Я послушно нажал указанную кнопку.

Не шумел двигатель, не вздрагивало тело юнилёта – он летел бесшумно, поднявшись ещё выше над землёй. Ласковый ветер овевал моё лицо, и я не следил за дорогой, напрягая внимание. Здесь за дорогой следили приборы, и поэтому мы не могли встретиться или столкнуться с другим транспортом.

– Анатолий, если желаете послушать музыку, можете нажать на кнопку с рисунком скрипичного ключа. Выбирать песни или мелодии не нужно – ваша память сама подскажет, что вам по душе...

Пальцем дотронулся до клавиши.

И сразу полилась мелодия песни:

– Вы шуміце, шуміце, нада мною бярозы,
Калышыце, люляйце свой напеў векавы,
А я лягу-прылягу край гасцінца старога
На духмяным пракосе недаспелай травы…

У меня вздрогнуло сердце, радость обожгла душу: «Боже мой! Так это же Толя Ярмоленко, с которым мы не раз встречались в Гомеле, когда я жил там. Он организовал в те годы вокально-инструментальный ансамбль «Сябры» и все годы поёт «Берёзы» на слова народного поэта Беларуси Нила Гилевича. И ты вместе со мной, дорогой друг, находишься на этой планете, спасибо, что насолодил душу радостными воспоминаниями!..»

А я лягу-прылягу край гасцінца старога
Галавой на пагорак, на высокі курган,
А стамлёныя рукі вольна ў шыркі раскіну,
А нагамі ў даліну, хай накрые туман…

Эту песня словно написана обо мне. Это я, набегавшись за день за коровами, что поручили мне пасти жители Крюков, намаявшись и устав до боли в ногах, падал на землю, чтобы отдохнуть… И мои ноги укрывал туман, и это мне берёзы шептали слова успокоительных молитв, отнимая у меня усталость.

Слова песни пронизывали душу.

И здесь по обе стороны дороги, вернее, нашей невидимой трассы, находились белоствольные деревья, словно деревенские жницы с серпами в руках, выстроились у дороги, приветствуя меня. Шелестом своих ветвей они посылали мне приветственное послание...

Это радостное чувство единения с планетой Юнита останется у меня на всю жизнь. Всё лучшее, что я увидел здесь, чему научился, постараюсь «привить» на своей родной Земле.

Как только закончилась песня, остановился юнилёт. Опустился ниже к земле.

– Вы прибыли на место. Впереди – песчаный холм, и возле самого синего моря сидит в кресле королева Юнита, она дожидается вас. Я прибуду на это же место в любое время, как вы мысленно пожелаете. Приятной встречи с нашей королевой!

Я ступил одной ногой на песок. Он не был горячим, я это почувствовал подошвами своих ног – я ходил здесь, как и в детстве, практически только босиком. Подумал: если приём не официальный, а на природе, то могу и пойти на эту встречу тоже босиком. Что я и сделал.

Закатал брюки и отправился, погружаясь ногами глубоко в песок, в направлении небольшого жёлтого шатра. Рядом с ним, в деревянном кресле, повернувшись спиной ко мне, сидела Юнита. В самом деле – её голова была укрыта огромной бело-голубой шляпой с широкими полями. Поля шляпы шире спинки кресла.

Юнилёт помчался в обратную сторону, медленно начал удаляться от меня. Глядя на него, почему-то подумал: «Почему же меня хозяйка не доставила прямо к назначенному месту – к Юните? Что, дальше не действует загадочный молчаливый двигатель? Или его совсем нет в ТС, а действуют какие-то иные силы?»

Мне такое отношение Юниты ко мне, признаюсь по секрету, не совсем понравились. Неуважение к моей личности? Или в этом заложена какая-то загадка, сюрприз? А такое приглашение написала мне, что я растаял от радости и умиления.

Идти тяжело. Ноги проваливались в песок, с меня катился пот. Оказывается, было очень жарко, это я вначале не определил температуру воздуха. И чем ближе подходил к шатру и сидящей в кресле королеве, тем больше мои ноги обжигал нестерпимый огонь – словно шёл по горящим углям.

У меня уже появилось желание обойти Юниту стороной, добежать до моря и, не раздеваясь, броситься в объятия океана. Я уже был близок к этому...

Но продолжал настойчиво идти по песку, испытывая огромное физическое неудобство шаг за шагом приближаясь к шатру.

Вот уже оставалось шагов с двадцать, потом пятнадцать, пять... У меня хватило ума не подходить к ней сзади, чтобы не испугать внезапным появлением, а обойти стороной, потом, повернувшись к ней, и поприветствовать её.

Встретившись взглядом, воскликнуть: «О, моя королева, о моя княгиня! Приветствую Вас на Вашей Планете! Я долго шёл к Вам, чтобы упасть у Ваших ног...»

Обогнул кресло слева. Прошёл шагов пять уже по влажному песку. Отбросив в сторону пакет с обувью, медленно повернулся к Юните, чтобы встретиться с её взглядом.

Она медлила, а потом подняла над головой шляпу – и я ахнул от удивления. Наши взгляды встретились.

Она смотрела на меня насмешливо и весело.

– Ты?! – не поверил своим глазам и невольно опустился перед ней на колени. – Ты? Откуда здесь появилась?

.... * * * ....

Увидели.
Убедились.
Подтверждаем.

Начало

И собрали «скайвэисты» инвесторов со всего земного шара. Клич бросили на всю Планету: «Приезжайте! Посмотрите! Убедитесь, что свои деньги вы вложили не в какое-то подозрительное мероприятие, а на строительство Её Величества Струнной дороги – SkyWay! И строится она под Минском, в Республике Беларусь, рядом с районным центром Марьина Горка!»



И отозвались инвесторы, услышали призыв и приглашение прибыть на двухдневный Всемирный Большой Форум в Минск. Для каждого был забронирован номер в гостиницах «Беларусь» и «Орбита».

Первый день Форум проходил 23 апреля 2016 года на площадке строительства Струнной дороги.

Это было незабываемое зрелище, которое нельзя сравнить с каким-нибудь другим мероприятием или шоу. Подробно о нём можно посмотреть на Ютубе «Струнные дороги, или ЭкоФестиваль под Марьиной Горкой».

Но вкратце можно сказать, что Форум прошёл на высоком духовном и демонстрационном уровне. Эмоции у присутствующих, скажем так, перехлёстывали через край, табло эмоций зашкаливало. Все увидели сооружение будущей станции, бетонные опоры, по которым вот-вот начнут протягивать струны – рельсы SkyWay.

Перед всеми предстал Генеральный Конструктор и Изобретатель этой уникальной дороги Анатолий Юницкий. В интернете вы могли прочитать язвительные отзывы троллей, которые пробовали убедить всех, что не существует такого конструктора и учёного Юницкого. Утверждали, что это, дескать, МММ придумало очередную аферу, и поэтому не верьте этому проекту. Но... но сегодня инвесторы увидели воочию Изобретателя-беларуса, который улыбался всем, отвечал на вопросы, охотно фотографировался с каждым, кто хотел стать рядом с ним и запечатлеть исторический момент. Женщины шутили: «До Юницкого не только можно дотронуться, пожать руку, но и обнять, поцеловать, поблагодарить его за светлый ум и гениальность!..»

Да, так было, такая царила обстановка в те два дня.



Каждый инвестор брал в руки лопату и вместе со всеми отправлялся в ЭкоТехноПарк, чтобы посадить своими руками собственное дерево с именной табличкой. Поле огромное, тысячи и тысячи плодовых деревьев посажены в поле. Оператор запечатлел и эти кадры. В этом легко убедиться, зайдя на указанный адрес.



Я как автор этой книги не буду сам расхваливать или убеждать, что и как всё происходило, это лучше меня скажут те люди, которые участвовали в этом огромном Форуме, но не менее их и я был удивлён и размахом Форума, и настроением, и своей значимостью.

Под крышей огромного «Шатра» собрались все инвесторы, участники и гости Праздника, начался заинтересованный разговор представителей 55 стран мира с автором проекта SkyWay.

Мне как автору предыдущих двух книг («Мы – Юницкие» и «Юницкого небесные дороги») устроители Форума предоставили в качестве вступительного слова моё обращение ко всем участникам праздника.

Вот этот текст:

«Дорогие друзья! Шаноўныя сябры!

Инвесторы и участники сегодняшнего Всемирного Большого Форума, заинтересованные в светлом будущем всех стран Земного шара!

Как приятно видеть всех вас в этом зале, видеть ваши светлые и счастливые улыбки. Вы представляете элиту мыслящих людей, которые без малейшего сомнения приняли идею струнных дорог, поверили в неё, и вы своим конкретным участием сегодня закладываете фундамент завтрашнего дня струнных дорог!

Спасибо, что вы поверили, спасибо, что вы объединились, спасибо, что вы взяли в свои руки будущее дорог Планеты!

«Струнные дороги» прошли через непринятие и сопротивление, через недоверие, через очернение самого проекта. И кем только не называли Анатолия Юницкого, даже утверждали, что не существует такого человека вообще, мол, это кто-то придумал очередную МММ! А, оказывается, он есть на самом деле, и он перед вами, живой, он такой же, как и мы с вами, но и не такой одновременно, потому что он не только инженер, не только доктор философии транспорта, а Конструктор и Строитель небесных дорог!

Он сорок лет звал человечество за собой, а мы его не слышали, он четыре десятилетия стучался в наши сердца, а мы молчали, не отзывались…

Анатолий Юницкий, словно библейский Моисей, сорок лет водивший евреев по пустыне, стараясь вывести их из египетского рабства, ведёт нас сегодня по бездуховной пустыне, указывая нам путь, который должен вывести человечество на широкий и чистый простор по струнам небесного рая.

Раньше Юницкий думал, что ему помогут осуществить его мечту олигархи и президенты, богачи-толстосумы. Но тот путь, к сожалению, оказался ошибочным. Его просто не поняли, его банально не услышали. А если кто и желал подключиться к реализации «струнной дороги», вкладывая свои деньги, то требовал чуть ли не на следующий день возвратить их, но уже в тройном размере.



Тамара Юницкая среди участников ЭкоФеста

И тогда он, великий конструктор и изобретатель, вспомнил, как мать созывала когда-то «толоку» (есть такая традиция в Беларуси, когда всем миром помогают одной семье), и за три дня сельчане деревни Крюки построили для Юницких хату. В мировом масштабе и понятным сленгом для всех сегодня это звучит как «краудфандинг» или «краудинвестинг». Вспомнил, что несколько лет назад ему это же советовала и цыганка Земфира, встретив его без гроша в кармане на московском вокзале. Их табор стоял когда-то возле Крюков, и она помнила, как и отец её с матерью принимали участие в той «толоке».

Отбросив отчаяние и неверие в себя, он решил прислушаться к совету провидицы и традиции крюковцев. И тогда он обратился к народу, к простым людям всей Планеты. Взвесив всё, укрепившись в своей уверенности, получив благословение у местного священника Александра, объявил на весь мир своё воззвание: «Берите возведение небесной дороги в свои руки! Только вам под силу опоясать струнными небесными дорогами нашу Землю! Для этой дороги не нужно калечить Землю, покрывать её асфальтом и бетоном, прокладывая автомобильные и железные дороги, калечить землю экскаваторами и бульдозерами. Этим самым мы сохраним миллионы человеческих жизней, уведя их от катастроф и угарного газа автомобилей.

Сохраним животный мир, потому что им, лесным и полевым зверям, не будет угрожать наша цивилизация, наша техника-убийца… Сохраним миллионы гектаров плодородной почвы с её уникальной растительностью».

И люди услышали Анатолия Юницкого, пророка и строителя, отозвались на его зов. Это вы, дорогие мои, услышали и поверили в него, это вы, сидящие в этом зале, подставили своё плечо проекту. И будущее уже сегодня говорит вам: «Спасибо!»

…Неделю назад мы отправились с Юницким на его «малую родину» – в его родную деревню Крюки, что на Гомельщине, в Брагинском районе. Она числится сегодня в списке погибших деревень, потому что находится в чернобыльской зоне, мёртвой зоне, всего в нескольких километрах от взорвавшегося реактора Чернобыльской атомной электростанции. И мы, невзирая на высокий уровень радиации, отправились туда, как сталкеры, вглубь зоны.

Видеокамера Никиты Кузьмина фиксировала наше пребывание в деревне. Виктор Бабурин и Евгений Петров помогали оператору в съёмках. Анатолий Эдуардович «давал» своей деревне короткие интервью. Зайдя в обветшалое здание школы, в своём классе показывал место у окна, где стояла когда-то его парта. В его голосе звучало большое горе, в глазах – боль и горечь утраты родной земли. И – деревни.



За спиной у нас школа Анатолия

Мы фотографировались около разрушенной и заросшей высокими дикими деревьями его родной школы, в которой он окончил шесть классов и потом вместе с матерью и сестрёнкой Тамарой уехал в Казахстан. Жили неподалёку от Байконура.

С одной стороны, Крюки – это простая полесская деревушка, каких сотни и тысячи разбросаны по земле Беларуси. А с другой… С другой стороны – это даже не второй Байконур со стартом ракет, а Олимп Вселенной, в которой и родились у полесского мальчугана две гениальные идеи.

Одна – «в Космос без ракеты». Он опровергал Константина Циолковского и нашего предшественника в космической науке Казимира Семеновича, который раньше Циолковского на два столетия изобрёл многоступенчатые ракеты. Но утверждал одновременно, что путь в космос при помощи ракеты ошибочный.

Ученик Толя Юницкий доказывал в разговоре со своим учителем, что в космос нужно летать не на ракете, ибо она с её ядовитым топливом, разбрасывая его по земле, убивает всё живое, а на другом виде транспорта.

Не давала покоя ученику Крюковской школы и вторая идея. В своих записках, которые заносил в школьную тетрадь, задавался вопросом: «Почему человек передвигается по земле, на которой сеет и пашет? Почему не по воздуху? По небу. По струнам, которые можно натянуть между столбами-опорами. Тогда и землю рыть не надо, причинять ей боль и страдания.»

Он запускал с друзьями самодельные ракеты, отправляя в небо мышь или лягушку. Они опускались на землю целыми и невредимыми. Он натягивал между телеграфными столбами проволоку – одна возле одной, а по ним, как по рельсам, отправлял в закрытом вагончике с малыми окошками своего кота Мурзика. Толкала тележку «мини-ракета», «мини-карандаш», начинённые порохом. Кот не противился, спокойно относился к эксперименту. Прибывал к месту назначения – к площадке, находящейся на другом столбе. Прообраз будущего «юнибуса» – вагончик – останавливался, а потом плавно опускался на землю, на «станцию», и «пассажир» выходил на «перрон».

Детские игры? Возможно. Но это даёт нам право утверждать одну непреложную истину: своё начало струны берут не от ЭкоТехноПарка, где мы и находимся с вами, а из чернобыльских Крюков, где они рождались в голове подростка и протянулись сюда, до Марьиной Горки.

Ночью небо может опускаться очень низко только над деревней.

Мы это знаем с детства. До каждой звезды тогда, кажется, можно дотянуться. Лёжа на земле, глядя в звёздное небо, дотрагиваясь до ярких мерцающих звёзд, мальчишка Толя Юницкий мечтал о космосе, о тех небесных дорогах, которые будут проложены в будущем между городами и странами..



– Вот что осталось от моих Крюков, – говорит Анатолий Юницкий.
– Чернобыль уничтожил деревню и мою родную хату...



Класс, в котором когда-то учился в 6-м классе А. Юницкий

И вот его мечта сбывается. Благодаря вам и тысячам и тысячам таких же заинтересованных людей – инвесторов. «Толока» получила своё другое дыхание. Вот-вот по струнам полетят юнибусы. И удивится тогда весь мир, с недоумением подумает человечество и воскликнет: «Невероятно! Оказывается, как всё просто и гениально! Почему мы так долго шли к этому? Как могли жить без этой удивительной дороги?»

Мы все вместе с вами пишем новую книгу. И назовём её «Струны небесного рая», или «Юницкого SkyWay». А может и иначе – например, «Струнный триумф Юницкого». А эпиграфом будут служить такие строки:

И теперь по Зелёной цветущей Планете
в небесах, над землёй – всюду струны-пути,
мчатся юнибусы лучшей дорогой на свете,
что за жизни людей в этом мире в ответе, –
лучше Небесной дороги нигде не найти.

Мы будем с вами первыми пассажирами SkyWay, прокатимся в транспорте нового тысячелетия. И это будет осенью, в октябре–ноябре 2016 года, как пробный полёт, а настоящий, контрольный, – в мае 2017 года, когда в ТехноЭкоПарке начнут цвести сады.

В добрый путь, друзья! И пусть нам всегда сопутствует удача!»

Вот как об этом мероприятии
отозвалась местная Пуховичская районная газета:

«События, которое состоялось на строительной площадке ЭкоТехноПарка в Марьиной Горке, учёный и изобретатель, член федерации космонавтики СССР, генеральный конструктор ЗАО «Струнные технологии» Анатолий Юницкий (по данным персонального сайта, автор более 140 изобретений, 18 монографий и 200 научных работ) ждал около 40 лет.

Всё это время учёный занимался разработками в сфере струнных технологий. Последние пять лет он трудился над созданием их четвёртого поколения, получившего название «RSW»: Rail SkyWay – «Рельсовая небесная дорога». С этим, наиболее прогрессивным поколением инновационной транспортно-инфраструктурной технологии, было принято решение выходить на мировой рынок. Для этого возле Марьиной Горки ведётся строительство испытательной и демонстрационной площадки транспорта будущего.

В субботу на ней был заложен символический «Нулевой километр» струнных дорог.

Обращаясь к единомышленникам и акционерам, при участии которых учёный старается воплотить в жизнь этот проект, Анатолий Юницкий сказал, что эта отметка для него лично символизирует начало реализации его мечты опоясать мир новыми безопасными струнными дорогами, подняв их на второй уровень (над поверхностью земли).

Уже в самое ближайшее время на этой площадке он надеется продемонстрировать реальные образцы струнного транспорта.

Знак «Нулевой километр» технологии SkyWay расположен в центре будущего ЭкоТехноПарка и выполнен в виде масштабной карты Беларуси. В её центре установлена памятная гранитно-бронзовая композиция. Над разработкой знака «Нулевого километра» трудились ведущие специалисты дизайн-центра ЗАО «Струнные технологии» Иван Лукин и Сергей Капля. А изготовил мемориальный знак знаменитый скульптор Беларуси Александр Сурков.

После открытия знака «НК» единомышленники Анатолия Юницкого и инвесторы из разных стран, а в Марьину Горку приехали гости из Германии и Норвегии, Казахстана и Турции, России и Молдовы, прибалтийских и других стран, а также сам учёный, приняли участие в посадке деревьев.

Планируется, что вся территория ЭкоТехноПарка будет озеленена многолетними растениями – около 10 000 деревьев».

Отзывы инвесторов

А сейчас предоставим слово тем, кто непосредственно принимал участие во Всемирном Форуме – празднике Торжества Струн.

И я подошёл к первому инвестору, которого встретил на огромном поле среди множества других, занимающихся посадкой фруктовых деревьев, – *Наталье Климовской*.



– Я приехала сюда из Риги, и зовут меня Наталья Андреевна Климовская. Подождите минуточку, я тоже хочу включить свой диктофон, для себя и моей подруги, деревце которой находится рядом. Она не смогла приехать, так я за двоих. Итак, сегодня 23 апреля 2016 года, мы сажаем яблони и груши. Мы находимся на огромной площадке, это территория ЭкоТехноПарка с новыми струнными технологиями. Мне очень нравится это прекрасное место Беларуси. Мы ехали по её территории и любовались ухоженными полями, в каждой деревне цвели сады.

Сажаю два деревца. Одно от меня, а второе от доктора Виолетты Алексеевны Шаповаловой. Она очень хотела приехать, но не смогла, очень хотела, чтобы здесь росло и её фруктовое деревце. И я посадила вместо неё. Они будут расти и цвести рядом.

Сегодня я на пенсии. А до этого работала инженером-конструктором, окончила Московский авиационный институт. Очевидно моё прошлое в авиации тянет меня в небо, в небесные струнные дороги. Всё совпало.

О Юницком я узнала совершенно случайно. О нём мне рассказал мой спонсор – инженер и астрофизик Александр Владимирович Асипчук.

Здесь находится вся наша латвийская группа, мы прибыли сюда под нашими красно-бело-красными флагами.

Увидела это всё, людей, которые прибыли на этот праздник, убедилась в жизнеспособности проекта струнных дорог, подтверждаю, что это не миф, а реальность, и поэтому верю в то, что мы прокатимся на юнибусах уже в этом году, а в следующем все виды транспорта SkyWay полетят по струнам. И мы будем радоваться этому событию.

Увлекаюсь звёздами, люблю небо, люблю космос, и поэтому я и поверила небесному транспорту. Хотя я сегодня на пенсии, но всегда молода душой, и останусь такой, приблизившись ещё больше к звёздам и космосу.

В жизни ничего не происходит случайно.

И не случайно мы оказались здесь.

Потому что верим – за SkyWay будущее!

.... * * * ....

Что запомнилось на Фестивале?

Поразило и порадовало количество иностранцев и география стран, которые они представляли на фестивале. Идёшь по парку и слышишь разговоры на разных языках.

Иностранцев было больше, чем на любом курорте. Поразила красота и масштаб мероприятия. География и доверие к SkyWay возрастают.

С уважением, Олег Роговский

.... * * * ....

...Мне 43 года. Я из Петербурга, в проекте с апреля 2014 года.

Закончил в 1996 году Санкт-Петербургскую Консерваторию по классу виолончели. Работал в различных симфонических и камерных



оркестрах, гастролировал по всему миру. С 2005 года сменил профессию. Занимался сетевым бизнесом. Был финансовым аналитиком крупной брокерской компании.

Последние пять лет занимаюсь интернет-предпринимательством. Третий год занимаюсь только SkyWay.

В жизни каждого из нас бывали моменты, новости и события, которым мы не придавали значения, но которые круто меняли нашу жизнь!

Жизнь вообще состоит из таких вот «мелочей».

Каждый день миллионы людей стоят на перроне своей жизни с собранными чемоданами. Они надеются сесть в поезд, который увезёт их в будущее. И они оставят свои проблемы, неустроенность, бедность, страх за будущее их детей, избавятся от одиночества.

И вроде желание есть. И поезда пока приходят... Но страх ... Страх перемен не даёт им сделать этот самый важный в их жизни шаг.

Использовать тот шанс, ту Возможность, которая встречается на пути у каждого человека за время его жизни.

И так стоят они годами, поездов приходит всё меньше, люди, стоящие рядом, расходятся. А они всё стоят и ждут, что приедет поезд и увезёт их от всех их проблем в новую счастливую жизнь...

К чему я это написал...

К тому, что нам очень сильно повезло!!! Мы с вами оказались у истоков рождения не просто новой технологии, а Нового мира.

Каждый из тех, кто станет акционером компании SkyWay, получит не только финансовое удовлетворение от партнёрства, но и сможет наблюдать, как благодаря нашим общим усилиям меняются окружающая нас реальность, наш мир, наша планета.

Побывав на ЭкоФесте в Марьиной Горке, могу сказать вот что: я никогда не видел столько позитивных, доброжелательных людей, такой атмосферы радости и открытости, столько улыбок и счастья на лицах людей! Это Бесценно!

Поэтому призываю остальных: становитесь акционерами компании SkyWay, говорите об уникальных возможностях всем своим знакомым!

Не бойтесь поменять свою жизнь к лучшему!!! Садитесь в поезд под названием «SkyWay»!!!

И он обязательно привезет вас на станцию ВАШЕЙ-НАШЕЙ МЕЧТЫ!!!

Всем успеха!!!

И ещё. Анатолий, Ваше сравнение, на мой взгляд, более чем удачно!

Но я бы, наверное, развил бы мысль немного в другом, музыкальном ключе. Скажем так: с каждой новой дорогой, адресным проектом, в нашем «струнном оркестре» будет прибавляться новая скрипка, новый инструмент, и настанет тот момент и час, когда весь мир завибрирует в такт Вселенной и услышит музыку сфер нашего Струнного оркестра под управлением Анатолия Эдуардовича Юницкого, который и является Главным дирижёром! Вот как-то так, только что пришло в голову. А лично я верю, что наступит тот день, когда соберутся участники всемирного оркестра и Главный Дирижёр, взмахнув волшебной палочкой, воскликнет:

– В добрый путь, дорогие друзья!

Алексей Васильев

.... * * * ....

Наш отзыв о фестивале и конференции 23–24 апреля!

Вернулись с ЭкоФестиваля вдохновлёнными и с положительными эмоциями! Наконец-то мы увидели своими глазами то, во что инвестируем с 2014 года. До этого видели всё только в видеороликах. Это фантастически приятные ощущения – видеть, как идёт стройка такого глобального проекта, и понимать, что ты причастен к этому!

Мы впервые увидели Анатолия Эдуардовича Юницкого, он отвечал на вопросы, просто общался и фотографировался с нами, прекрасный человек! Приобрели несколько буклетов, плакат и книгу о струнных технологиях с его автографом, а также и с автографом её автора – Анатоля Боровского. Я давно хотел книгу на подобную тему с автографом, и вот она появилась у меня! Загадали желание, которое обязательно сбудется. Посмотрели на «Нулевой километр», выполненный в потрясающем стиле, а также капсулу времени, в которую Генеральный Конструктор заложил в этот день послание всем нашим потомкам, будущему поколению, детям и внукам, которые будут передвигаться на безопасном и высокоскоростном струнном транспорте – всё было завораживающим!

Мы посадили именное фруктовое дерево, прикоснулись к опорам высокоскоростной трассы. В огромном шатре нам показали классную вдохновляющую и мотивирующую на полезные и благие дела короткометражку про автора струнных дорог.

Также нам посчастливилось повидаться и сделать совместные фотографии с другими представителями компании и единомышленниками…

В конце фестиваля нас ждал весьма необычный сюрприз – нам продемонстрировал свои невероятные силовые возможности один из самых сильных людей Беларуси, попавший в книгу рекордов Гиннесса. Он просто смял сковородку своими руками. Его последним и ключевым трюком была тяга бульдозера с помощью струны. Ему вручили сертификат акций SkyWay!

Мы посмотрели на модели юнибусов, выполненных в размере 1 к 10, они двигались туда-обратно и открывали дверцу, честно говоря, смотря на них, хотелось оказаться таким же маленьким, чтобы зайти туда и прокатиться.

Помимо всего основного мероприятия, ради которого мы приехали в Беларусь, нам понравился и сам город Минск, он такой зелёный с интересными аллеями и набережными, неудивительно, что именно там происходит реализация нашего крупного, намеченного спасти экологию, проекта, это как раз самое подходящее место для него.

Обязательно приедем сюда осенью посмотреть на готовую городскую трассу с полноценным юнибусом.

Андрей и Катерина Ченцовы

.... * * * ....

Здравствуйте, друзья!

Мы с мужем были на Экофесте! И так как Фестиваль выпал на мой день рождения, я тотчас же решила провести этот день со своим ЛЮБИМЫМ проектом! И очень хочется поделиться впечатлениями и новостями.

Все прошло просто на УРА! Организация на Высшем Уровне. Были полевая кухня, посадка деревьев, Доска пожеланий и прочие интересные вещи.

Наша дорога строится! А скоро будет строиться еще быстрее. Благодаря нашим с вами инвестициям, теперь Руководство SkyWay нанимает серьёзную строительную компанию с их техникой! И стройка закипит!

В субботу, 23 апреля, обещали плохую дождливую погоду. Но погода была отличная! И что самое интересное – когда закладывали Капсулу Времени, показалось солнце, и оно не покидало нас до вечера. Это хороший знак!

Ещё новости! К нам зашёл инвестор, американец. Он за два месяца пригласил много инвесторов из Франции, Германии (работает в Европе). На сегодняшний день прибыль от его работы составляет 1/3 всех инвестиций! Его награждали, как и всех инвесторов, которые достигли больших успехов.

В Австралии строят 500 метров нашей дороги. И там уже есть предварительные заказы. Им надо только показать, что это такое. А это, друзья, – АДРЕСНЫЙ ПРОЕКТ!!! Также к нам заходят граждане из Индии и Китая.

На ЭкоФесте присутствовали шведы, немцы, чехи и граждане из постсоветского пространства. Были люди из Магадана!

На следующий день проходила встреча в гостинице «Пекин». В зале работал переводчик, все участники общались друг с другом. И, конечно, все фотографировались с нашим замечательным учёным и изобретателем А. Э. Юницким. Обстановка семейная, в воздухе пахло добротой и надеждой на СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ на Прекрасной планете! Потом был кофе со всякими сладостями.

В заключение хочу сказать – покупайте акции!!!!! Пока не поздно. И как сказал С. Сибиряков: «Ещё никогда не было в интернете такого ИННОВАЦИОННОГО проекта, и ни один проект не готовил столько МИЛЛИОНЕРОВ!»

Покупайте акции, не упустите такой шанс стать одним из миллионеров со SkyWay!

Вкратце о себе. Пришла в проект в конце 2014 года. Пригласили меня Надежда Гришкина, Любовь Хлебникова и Любовь Лещенко.

Не работаю. Я пенсионер с маленькой пенсией. Собираю денежку, как могу. На Фестивале была с мужем – он пребывает в Прекрасном шоке! То, что мы счастливы, что находимся в Нашем Проекте – это мало сказать. Это наивысшее чувство причастности к Истории. Надеемся на решение всех своих проблем, уверены в этом! И это здорово!

Наталья Левченкова

.... * * * ....

Татьяна Юдина

Мой отзыв о Фестивале:



Это не просто лишь фестиваль –
нет здесь оценок: «отлично»» иль «плохо».
Кто не приехал – конечно, тех жаль:
на ЭкоФесте творилась Эпоха!
Вся грандиозность свершаемых дел
ярким величием всех поразила,
каждый всем сердцем свою песню спел,
вся Планета ту ПЕСНЬ подхватила.
Есть единенье людское в SkyWay,
творится История на этом вот месте,
на этой Земле (ты сомненья развей!)
SkyWay уже в действии: строим все вместе!
Счастьем объяты, сияют глаза,
всюду смех раздаётся: энергия брызжет!
Ну разве кто мог это раньше сказать,
что нашей рукой Мир Историю пишет?
Земля облегчённо пусть воскликнет теперь:
«Мир нами осознан, исчезла дремучесть,
и Человечество здесь, без потерь
определяет сегодня само свою участь».
А участь на этот момент такова:
Строим SkyWay – мы спасаем Планету!
И пусть нам потомки скажут слова:
«Спасибо вам всем, благодарны за это!»

Коротко о себе. Живу в России, в Москве, всю жизнь проработала мануальным терапевтом, сейчас на пенсии, тренер по оздоровительным технологиям «Дыхание Жизни». Ещё пишу стихи, мастер по созданию рисованного видео.

В SkyWay я с июня 2014 года. Так как я в то время заканчивала Академию МакроСознания Ларисы Артамоновой, то первую информацию о Струнных дорогах Юницкого услышала от Ирины Волковой и Ларисы Артамоновой. Этот Проект сразу и безоговорочно вошёл в мою душу, в моё сердце.

Первыми в моей партнёрской программе стали муж и дочь, затем об этом удивительном проекте услышали и мои родственники, друзья, знакомые. Сейчас общее количество в моей партнёрской группе по SkyWay превышает 150 человек. Как люди узнают о проекте от меня? Да я иду всеми доступными мне путями, которые приносят мне радость творчества – делаю мультфильмы о SkyWay, применяя технику рисованного видео, публикую в соцсетях свои стихи о SkyWay.

Создала группы «Мастера SkyWay», «Творчество и SkyWay» на фейсбуке и в «Одноклассниках». Записываю видео, участвую во всевозможных конкурсах, проводимых компанией, практически всегда завоёвывая призовые места. Так, выиграла поездку в Минск на открытие «Нулевого километра» и посадку именного дерева, завоевала сразу три призовых места в конкурсе отзывов о SkyWay.

Сейчас SkyWay – это неотъемлемая часть моей жизни, я дышу этим Проектом, я уже вижу воочию эту Новую Землю и её небесные дороги. Я вижу сердцем цветущую, счастливую, радостную Планету.

Теперь это моя Жизнь!

С любовью и безмерной благодарностью и нежностью ко всем

Татьяна Соловьёва-Юдина

.... * * * ....

Вот и пролетели дни ЭкоФестиваля!

Незабываемые дни встреч, впечатлений, новых знакомств! Как здорово, что SkyWay объединяет мир: представители России, Украины, Эстонии, Латвии, Литвы, Венгрии, Чехии, Словакии, Германии, Франции и многих других государств встретились в Беларуси около города Марьина Горка, чтобы увидеть строящуюся на демонстрационной площадке новую транспортную систему SkyWay – дорогу будущего, дорогу, которая над землёй будет служить для перевозки людей, миллионов тонн различных грузов.

Дорога, которая позволит использовать и защитить экологию, сэкономить средства и наполнить бюджет любой страны, различных регионов! Дорога, которая даст возможность экономить время для перемещения из одного города в другой, из одной страны в другую при минимальной стоимости проезда! Дорога, которая сможет обеспечить безопасность на дорогах и сохранить жизни тысяч и тысяч жителей планеты! Вам трудно в это поверить? А вы поверьте, представьте, убедитесь, что такая дорога – дорога будущего – уже строится! Она возводится на наших глазах!

Жить и верить – это замечательно! А ещё прекраснее убеждаться, что проекты воплощаются в жизнь! И мы убедились в этом.

Перед нами открываются небывалые пути! Говорят, что Землю ожидает прекрасное будущее, и что обязательно на Марсе будут яблони цвести! SkyWay – это песня, новая песня моей души! Наших душ. Это тот прекрасный и сказочный Сад, который цветёт в наших мечтах. Он зацвёл и в моём сердце. И на вопрос – зачем я здесь, отвечу так: «Потому что мы – народ горячий, потому что нам нельзя иначе! Потому что в счастье верим, а SkyWay-дорога – в Завтра Двери!»

Татьяна Дворцова, г. Киров, Россия

.... * * * ....

Доброе утро! Меня зовут Зоя Михайловна, мне 62 года, я на пенсии. Про SkyWay узнала дочь, в 2014 году стали акционерами. Мечтала попасть в ЭкоТехноПарк! И вот моя мечта сбылась...

Я родилась в Тверской области, закончила Тверской текстильный техникум, в нём же и работала мастером ткацкого производства. Родила дочь в первом браке, её зовут Марина.

Оставшись вдвоём, встретила в жизни любимого человека, родила сына, и прожили мы интересную жизнь. Муж раньше танцевал в государственном ансамбле Грузии. Прожили вместе более 30 лет, а в прошлом году его на стало. Сейчас вдова. Сын живёт отдельно. Мариночка живёт со мной, она умница, закончила сельхозакадемию, московский институт, имеет два высших образования, по профессии бухгалтер-аудитор и юрист.

В 1996 году открыли ИП. Во многом нам помогала Марина, занимались общепитом. Марина в последние годы работала в таможне в экономическом отделении, есть грамоты и благодарности. Сейчас ИП закрыли и просто работаем.

Но мы стали стали акционерами SkyWay! Это произошло в сентябре 2014 года. Понравилась сама идея, и мы поверили учёному А. Э. Юницкому.

Мы знаем, что все хорошее даётся не просто, но зато сколько потом радости! Хочется, чтобы ум и добрые дела объединили людей на всём земном шаре! Желаем всем успехов и здоровья.

С уважением, Зоя и Марина!

.... * * * ....

Ростислав Иванов

Здравствуйте! Меня зовут Филипп Иванов. Я высылаю вам отзыв моего отца, его зовут Ростислав Николаевич Иванов.

Ростислав Иванов, г. Санкт-Петербург.

Впечатления о поездке
на ЭкоТехноФестиваль SkyWay.



Мне всегда хотелось для своей родины что-то сделать хорошее и полезное. Так как я художник, рисую прекрасное в духе божественного начала, пишу иконы.

Однажды, прогуливаясь по Невскому проспекту возле Гостиного Двора, увидел, что прямо на проспекте шёл ремонт небольшого участка дороги, и мне захотелось поучаствовать в этом деле, ну хоть пару лопат бросить песка. Я попросил у рабочего лопату и тут же удовлетворил своё желание. На душе стало хорошо и радостно.

А когда я узнал от друзей о SkyWay, то тут-то я, не колеблясь, принял решение душой и сердцем подставить своё плечо под такую грандиозную мировую стройку. Средства у меня пенсионные, но я не сдрейфил. Ну а мои сотоварищи, как коршуны, напали с упрёками на меня, дескать, лох, пирамида очередная.

Я им ответил так: «Это мой гражданский долг, деньги небольшие, если пропадут, то моя совесть будет чиста перед родиной, я свой выбор сделал, а там что будет». Привлёк одного из своих сыновей, остальные отговаривали брата и меня.

И вот известия: в Минск на конференцию SkyWay. Я и тут, не задумываясь, дал согласие. И вот уже город Минск, Беларусь. А я поторопился, оделся на тёплую погоду.

А когда мы приехали на место отправки, меня поразило, что таких, как я с любовью, очень много. А добравшись до стройки SkyWay, меня обрадовала общая радость ощущения духовного родства. Любовь переполняла мою душу, она царила, охватывала всех, и даже дождливое небо рассеялось, и солнце наполнило нашу общую радость. Хотелось всех обнимать, плясать, в общем, вести себя по-детски.

И тут я вспомнил слова из Библии, сказанные Христом: «Будьте как дети и Царствие Небесное будет с вами».

И мы все были целый день детьми, и любовь царила над всей Беларусью. У меня нет сомнения, что Господь поддержал таким образом наше общее дело. Было тепло, но только когда были на улице.

И вот на другой день снова похолодало, и снег, и дождь, но мы были под крышей уютного конференц-зала. И всё, что я видел, видели все и отметили и потому ещё больше убедились в прозрачности SkyWay. У меня появилось много друзей.

Мне было жаль расставаться со всеми после конференции и особенно с самим Анатолием Юницким.

В моё сердце вошла SkyWay, думаю, на всю жизнь. Я хоть и не сомневался в своём решении, то не в деньгах дело, а в самом поступке. Теперь ещё стал сильнее в своей любви и именно через общение людей, связанное SkyWay.

Любовь не только стала российская, но и международная, а это многого стоит. Это уже марш любви по всей планете с помощью общего дела, прежде всего мира, чистоты, экологии и божественного мышления.

Это есть у команды Анатолия Юницкого. И всё это уже есть у нас на благо земли, чистоты будущего детей нашего поколения.

Я думаю хорошо то, что инвесторы – не толстосумы, а народ – простой, сердечный, они вкладывают своё сердце, цементируют душой любви планетарное дело.

24.04.2016 г.

.... * * * ....

Светлана Фролова



Сегодня на календаре 26 апреля.

Я долго никак не могла сесть за стол, чтобы написать отзыв о празднике, который я посетила, потому что он совпал с трагической датой. В памяти этот день останется на всю жизнь. Этот чёрный день...

30 лет прошло после страшной катастрофы на Чернобыльской АЭС, которая унесла много человеческих жизней и принесла много вреда нашей планете. Я так же, как и А. Юницкий, из Гомельской области. И сама непосредственно столкнулась с последствиями этой ужасной катастрофы.

Поэтому я участвовала 23-го апреля 2016 года в ЭкоФестивале.

Мне хотелось, чтобы как можно большее количество людей узнало об уникальной технологии, что поможет человечеству в решении глобальных экологических проблем. Поэтому и родился призыв – «Строй SkyWay – люби планету!»

Почти тысяча человек более чем из 55 стран, а также из России – от Калининграда до Дальнего Востока, те, кто неравнодушен к будущему, приняли участие в этом значимом мероприятии для того, чтобы своими глазами увидеть реальность данной технологии и нести эти знания и уверенность дальше.

Что я могу сказать об ЭкоФестивале? Меня захлёстывают эмоции, но я постаралась изложить, как могла, свои впечатления.

Про SkyWay я узнала в октябре 2015. Как раз в то время, когда под Минском на испытательном полигоне в Марьиной Горке возвели первую опору. Так, факт незначительный – подумаете вы, и будете правы. Но только наполовину. Подумаешь, опора. Да ещё первая. Ну и что?

Для меня та первая опора стала первой ступенькой входа в другой мир, в другую реальность. Узнав об этом, у меня дрогнуло что-то внутри, и кто-то шепнул на ухо: «Эта информация для тебя».

Я в детстве прочитала много книг. На разные темы. Обожаю фантастику. И есть такая закономерность (доказано!), что фантастика становится реальностью. Подводные лодки, полёты в космос, гиперболоид инженера Гарина, разговор на расстоянии в сотни километров... Возможность видеосвязи практически из любой точки планеты. А мы не верили. А фильм «Пятый элемент» с его многоуровневой транспортной системой? Мир уже давно нуждается в новой транспортной системе. Автомобильные пробки в больших городах, скорость передвижения снизилась, войны за нефть, смог над городами... А с каждым годом всё мрачнее и мрачнее картина, страшно подумать, что будет через сто-двести лет.

Мои родители – Александр Иванович и Антонина Фёдоровна – из Рогачёва, есть такой городишко в Гомельской области. Там крупное предприятие по изготовлению сгущенного молока. Думаю, знаете о нём. Я закончила с отличием Гомельский ДСТ по специальности «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог, мостов и аэродромов». Когда пришло время распределения, меня направили в Минск.

Всё шло нормально. Работа радовала, появилось много друзей. Строила планы, намечала себе сделать то и то, построить дом или квартиру, но...

Но страшная весть перечеркнула все мои планы и надежды.

Ужасная ночь 26 апреля 1986 года! Всю Беларусь накрыл ядовитый пепел, который вырвался из пасти монстра – ЧАЭС. Накрыл он огромную часть Украины, не обошёл и Россию. Да что это – он долетел и до Европы, которая первой и объявила тревогу, предупредила об опасности. К сожалению, руководители КПСС и правительство молчали, старались скрыть от народа атомный взрыв на станции...

Да, Рогачёв и Минск находились на некотором удалении от эпицентра взрыва, а вот родина Анатолия Юницкого – Крюки – как не в обнимку находилась возле реактора. Чёрное крыло «мирного атома» сразу же накрыло деревушку...

Мы на экране увидели фильм об этом. Анатолий Юницкий вместе со съёмочной группой и писателем Анатолем Боровским отправились в зону. В ней он последний раз был тридцать лет назад.

Слёзы наворачивались на глаза, когда мы «вместе» с Юницким шагали по его мёртвой деревне.

Я оставила и Рогачёв, и Минск, уехала далеко, к сожалению, от своей родины. И когда получила приглашение как инвестор посетить опытный полигон под Марьиной Горкой, сразу же согласилась принять в этом участие. Все участники, и я в том числе, смогли увидеть своими глазами и потрогать своими руками мечту, которая уже становится реальностью. Я уже вижу чистые города, зелёные леса, голубые озёра и чистые моря. Чтобы это произошло, мы должны принять в этом активное участие.

Помню информацию о климатической катастрофе, которая грозила Индии. Нужны были непомерные деньги, чтоб её избежать, а денег не было. Но нашёлся один-единственный человек с идеей спасти ситуацию. А идея та оказалась до банальности простой – каждый житель страны должен был посадить два дерева… и всё. Когда каждый житель страны посадил пару деревьев, катастрофы не случилось.

Что-то подобное получается и у нас.

И теперь у всего мира появился, слава Господу, человек, который знает что делать, чтобы люди Земли смогли восстановить природу и повысить качество жизни. Чтобы можно было не просто передать привет по видео, а через два часа, проехав тысячу километров, обнять любимого человека – мужа или жену, дочь или внука. Или банально на Северном Полюсе получить корзинку свежей клубники из южной страны… Да не только клубнику, и не только корзинку, а целые составы из цветов и фруктов, строительных материалов и складных домов и домиков – всего-всего, что пожелает душа человека!

Я, как и многие мои друзья, верим в это.

Строй SkyWay – люби планету!

У нас есть шанс! Мы можем – мы должны и обязаны – оставить и передать своим детям и внукам Зелёную цветущую Планету!

.... * * * ....

Юлия Гаршина

Команда краудинвестинговой платформы mlci в числе инвесторов и представителей компании MLCI Inc. 23 апреля 2016 года посетила объявленный Международный ЭкоФестиваль на территории ЭкоТехноПарка в городе Марьина Горка (Республика Беларусь), где ведётся строительство тестового участка струнной дороги SkyWay.

Организаторы фестиваля настоятельно рекомендовали запастись тёплой одеждой и зонтиками на случай дождя, но все опасения были напрасны – погода стояла изумительная. Так что сотни и тысячи гостей фестиваля с удовольствием и восхищением воочию убедились в приближении своей мечты и реализации своих инвестиций: стадия готовности транспортно-логистического узла SkyWay, совмещённого с концевой анкерной опорой, для демонстрации и сертификации инновационной рельсо-струнной технологии не могла не радовать.

Опоры конструкции, устремившись вверх, казалось, подпирали небо, и облака вот-вот их коснутся – настоящая небесная дорога! Присутствующие стали свидетелями благоустройства территории ЭкоТехноПарка, сооружения вспомогательной дороги для организации движения посетителей и технологического транспорта, обслуживающего ЭкоТехноПарк; увидели устанавливаемое интеллектуальное струнное ограждение по всему периметру центра испытаний, защищающее зелёные насаждения от уничтожения животными.

Инвесторы обсуждали объём выполненных работ, вспоминали, с чего всё начиналось, открытие полигона 17 октября 2015 года, сажали деревья, фотографировались, играли на барабанах, приобретали сувениры на ярмарке беларуских товаров, рисовали красками на холсте юнибусы, оставляли записки с пожеланиями проекту SkyWay и отзывами о фестивале. Походная кухня предлагала всем гостям вкуснейшее жаркое, квашеную капусту, кашу и чай.

В землю у опоры была опущена капсула с посланием потомкам, которые, конечно же, будут благодарны тем, кто сейчас уже не живёт одним днём, а думает о будущем планеты.

На фестивале ключевой стала фраза: «Остановить разрушение биосферы – дело техники». После просмотра трогательного фильма, заставляющего задуматься над спасением природы и человечества, генеральный конструктор SkyWay Анатолий Юницкий ответил на вопросы инвесторов, воодушевив и вселив уверенность в успехе общего дела – народного проекта XXI века SkyWay.

Улыбки не сходили с лиц людей, добрые слова грели душу. Среди вопросов от инвесторов были заданы и о выносливости конструкций, прочности материала, силе натяжения... Ответив грамотно, научными терминами и языком цифр, Анатолий Эдуардович улыбнулся и предложил самому сильному инвестору SkyWay Кириллу Шимко, беларускому стронгмену и паулифтеру, неоднократному рекордсмену Книги рекордов Гиннесса (Кирилл передвигает Боинг, железнодорожный состав, танк, карьерный самосвал, башенный кран...) – доступно и наглядно продемонстрировать прочность струны SkyWay, используемой в строительстве струнных дорог. Гости фестиваля были в восторге от того, как богатырь легко разрывал колоду карт, надутую грелку, открывал руками банку с напитком, скручивал железные пруты, гвозди, гнул сковороду, передвигал трактор, но ничего не смог сделать... со струной дороги будущего.

Первый день ЭкоФестиваля SkyWay закончился замечательным концертом. Больше всех слова благодарности как организатор фестиваля от вдохновленных гостей услышала в этот день Надежда – супруга Анатолия Эдуардовича, верная соратница и его помощница.

На следующий день, 24 апреля, приехавших в Минск инвесторов собрал уютный конференц-зал отеля «Пекин», где состоялась конференция по вопросам инвестирования в проект SkyWay. После в неформальной обстановке за чашечкой кофе с аппетитными круассанами гости фестиваля общались с первыми лицами группы компаний SkyWay, представителями компании MLCI Inc., делились впечатлениями и обсуждали планы на прекрасное будущее…

Будущее звало их к себе!

.... * * * ....

Дарья Кокорина

Вот уже седьмой день, как я вернулась с ЭкоФестиваля SkyWay, а как будто я всё ещё нахожусь там... Парю над благословенной землёй ЭкоТехноПарка – колыбели спасения человечества и всей нашей Матушки-Земли! Колыбели, которую строим мы – простые люди, поддержавшие беларуского учёного, конструктора Анатолия Эдуардовича Юницкого, самого человечного человека на Земле!

Благодарностью друг к другу пропитаны каждая крупица земли ЭкоТехноПарка и каждая молекула воздуха, витающая здесь. Благодарность Анатолия Эдуардовича к людям, его поддержавшим, и ответная благодарность людей ему. Благодарность за чистоту помыслов, за гло-

бальность мышления, за веру в Себя и веру в людей, за непреклонную волю в реализации своего дара и силу Своего Духа!

От всего своего сердца благодарю Вас, Анатолий Эдуардович, что позволили всем нам мечтать вместе с Вами, строить вместе с Вами, радоваться вместе с Вами. Вы подарили мне самое ценное – веру в людей, веру в то, что мы способны создать мир таким, в котором нам было бы приятно жить, – с чистым воздухом, с чистой землёй и чистой водой. Чувство сопричастности к делу всей Вашей жизни греет меня и даёт силы жить дальше и жить радостно!

С огромным уважением и почтением Дарья Кокорина.

.... * * * ....

Дария Калинина, документовед отдела главного архитектора ФГБУК «Государственный исторический музей», Россия, Москва

Динамика – наука о движении



Мы всегда в пути, вся жизнь – это самоперемещение от одного состояния души и духа к другому через третий. Как только переступаем порог своего дома (и, конечно, материнского лона), мы находимся в движении. Тропинка, улица, дорога, трасса, большак, путь, континент, Земля, Космос, Вселенная… Сначала это дорожка от крыльца, потом улица до остановки автобуса или метро... от младенчества к мудрости, от печки и пляшем. От прошлого к будущему – развитие, вектор, преодоление, достижение, опыт, освоение, и далее по спирали – вперед!..

Мы неразрывны с дорогой, потому что она ведёт нас к какому-то нужному или заветному месту, в другое селение, другой город, другую страну. Мышление, заключённое в тело, ногам покоя не даёт. Жизнь – вечное возвращение к истоку-к дому-к себе-к Богу.

А если нет дороги, а нам нужно пройти через густую чащу, непролазную пустыню, чтобы достичь своей цели? Что мы делаем в этом случае? «Умный гору обойдёт», но мы прорубаем себе дорогу, спиливаем деревья, мостим грунт, чтобы мог пройти не только человек, но и грузная техника. Мы добьёмся своего, проложим шлях. Но тем самым нарушим одну из заповедей. Какую? «Не убий...» Это относится к человеку, живому существу. Но в предании не сказано конкретно, кого убивать нельзя. А землю? Воду? Воздух? Всё имеет душу, потому-то

всё и соединено с человеком. Мы убиваем землю, нарушаем заповедь, а грех карается... Великое Коло закона единства Вселенной неумолимо, но справедливо…

Есть ли другой способ передвижения в трёхмерном пространстве, чем прокладывать дороги, трассы, стези – да так, чтобы не нарушая и не убивая? Человечество многие тысячелетия не задумывалось почему-то об этом, продолжая не учитывать взаимосвязанности всех частей материального и нематериального мира, пронизанность человечества токами космоса.

«Господь же шёл пред ними днём в столпе облачном, показывая им путь, а ночью в столпе огненном, светя им, дабы идти им и днём и ночью». *(Исход 13:21)*

Значит, дорога проходила не по земле, а в облаках? Господь шёл по небесной дороге, среди облаков? «Праведны и истинны пути Твои, Господи!..»

С чего бы это, торя себе путь, мы должны уничтожать то, что создал Всевышний? Сколько озона уничтожают один полёт огромного самолёта, десятки ракет, сотни миллионов автомашин? А если представить себе, что каждый человек – это нейрон мозга Земли, то хотелось бы, чтобы сигналы-мысли передавались между ними мгновенно, а не плыли-ехали-летели со скрипом, выхлопами и трением, как слипшиеся от спирта кровяные тельца в мозге пьяного.

Может, тогда мы поймём, наконец, великую мудрость жизнеутверждающего единства многообразных цветов и трав на лугу.

> ...Они молча прошли через комнату к Машине, к серебристому металлу и рокочущему свету.
>
> Он показал на металлическую тропу, которая через распаренное болото уходила в зелёные заросли, извиваясь между огромными папоротниками и пальмами.
>
> – А это, – объяснил он, – Тропа, проложенная здесь Компанией. Она парит над землёй на высоте шести дюймов. Не задевает ни одного дерева, ни одного цветка, ни одной травинки. Сделана из антигравитационного металла. Её назначение – изолировать вас от этого мира прошлого, чтобы вы ничего не коснулись...
>
> *Р. Брэдбери. И грянул гром…*

Связь человека с местом его обитания – загадочна, но очевидна, несомненна, но таинственна. Ведает ею известный древним genius loci*, гений места – энергоинформационная константа, связывающая интеллектуальные, духовные, эмоциональные явления с их материальной средой. Для человека нового времени главные точки приложения и проявления культурных сил – поселения, города, ранее – святилища и места силы.

Их облик определяется гением места, и представление об этой сути – общение с гением места – сугубо субъективно. Но это

и интересно: многогранность, как квадратура круга, вечно приближает нас к истине! Скажем, Нью-Йорк Т. Драйзера и Нью-Йорк О'Генри – города хоть и одной эпохи, однако не только разные, но и для каждого – особые.

Любопытно отнестись к своим путешествиям как к некоему единому процессу. В ходе его неизбежны сравнения – главный метод анализа, служащего инструментарием для дальнейшего творчества.

На линиях органического пересечения художника с местом его жизни и творчества возникает новая, неведомая прежде, реальность, которая не проходит ни по ведомству искусства, ни по ведомству географии.

В попытке эту реальность уловить и появляется странный жанр – своевольный гибрид путевых заметок, литературно-художественного эссе, мемуара: результат путешествий по миру «в сопровождении» великих гидов…

*П. Вайль. Гений места**

Кто-то скажет: «Ну вот, начитались фантастики! А сами-то…» Да! Именно так! Каждый! Только сам! Бросая пить и курить, бросая планшет ради общения с друзьями, бросая вызов однокурсникам в обучении за счёт танцулек, бросая мир, ради молитвы, бросая лень ради совести, бросая дом ради Родины, бросая лифт ради земли, бросая потребительство ради общего дела, бросая телик ради книги, бросая роскошь ради науки, бросая хамство ради само- и других-уважения, бросая вынужденную неподвижность ради новых открытий и достижений!

Перемещение – не как самоцель и кочевой образ жизни, а как решение проблемы телопортации уже сейчас, через несколько лет! Дом, любое жилище всегда похоже на своего хозяина. Пока что мы как-то неказисто выглядим, грязнули…

Пусть дороги, раз уж мы живём в этом прекрасном мире, будут связью для нас, детей Земли, сначала друг с другом в «цветущей сложности» (К. Леонтьев), верным способом взаимообмена знаниями, созидательными энергиями, а позже, когда мы духовно повзрослеем, – и с другими мирами.

Правда здорово?!

И потом – это просто выживание…

** Гений места, дух места, гений локуса (калька лат. genius loci) — дух-покровитель того или иного конкретного места (деревни, горы, отдельного дерева). Латинское выражение «genius loci» стало популярным у писателей XVIII века и оказало заметное влияние на литературные и архитектурные вкусы. Выражение применимо и к человеку, ревностно оберегающему неповторимую атмосферу места.*

.... * * * ....

Сюрприз Юниты

– Надюша? Надежда?! – моему удивлению не было предела. – Откуда ты здесь, дорогая?

Она снова рассмеялась, отбросив голову на высокую спинку кресла, потом пристально, не переставая улыбаться, посмотрела на меня:

– Оттуда, откуда и ты, дорогой мой! С Земли, из Минска. То, что Бог соединил, никто не разлучит. Даже в космосе. Мы же с тобой неразделимы.

Передо мной в кресле сидела моя жена Надежда – мой финансовый директор. И подумать не мог, что она вместе со мной могла перенестись сюда, за миллионы световых лет, не изменившись ни внешне, ни внутренне.

Это она мне подготовила такой сюрприз: прибыть сюда вместе со мной, не сказав даже об этом. Для чего? Проверить, как буду себя вести в прекрасном обществе юнитанок? Не похоже, она никогда не ревновала меня, зная, что для таких похождений у меня не то что нет охоты, но и времени.

– Ты удивлён, очень удивлён, господин Юницкий, не так ли? – она продолжала улыбаться, не вставала с кресла.

– Более чем, – ответил невнятно, медленно приходя в себя, оценивая произошедший факт – появление жены здесь, осторожно освобождался от недоумения и настороженности. – К такому сюрпризу я не был готов...

Я встал, подошёл ближе, сел у её ног, положив голову на колени.

Её ладонь начала гладить мои волосы, и я с каждым касанием чувствовал, как во мне исчезает возбуждение и недоумение. И мне уже казалось, что мы находились не на далёкой планете, а в Крыму, недалеко от Саков, на берегу Чёрного моря.

Там, как и здесь, ласковое море, такие же пенистые тихие волны лижут берег и откатываются назад, такой же воздух с привкусом тины и морской капусты. И были мы там вчетвером – вместе с дочерями.

– Дети с тобой?

– Со мной и не со мной.

– Такое возможно?

Не вижу, но чувствую, что её снова охватил смех – вздрогнули колени.

– Ох, Анатолий, Анатолий! Нет у тебя ни капельки фантазии. Ты великий учёный, не превзойдённый в своей области, и ты придерживаешься строгих формул в физике и химии, механике и гидравлике,

а тут закон Космоса. Здесь всё наоборот: никаких формул и правил, всё наоборот, наперекор формулам и законам физики и других наук...

Я молчу, не перебиваю, соглашаясь с её доводами и упрёками.

– Но ты являешься фантазёром из всех фантастов, что жили, живут и будут жить на земле. Тебя так и называли, когда ты пробивался в научный и бытовой мир со своими проектами – «Кольцо вокруг земли» и потом, когда ты предложил миру «Струнные технологии». Никто, почти никто не верил в то, что ты предлагал. Ладно, неверие – это одно, а неприятие, зависть, непонимание, желание «насолить» тебе, назвать это всё больным воображением и фантастическим сумасшествием – это другое. А ты и не знал, что ты фантаст, ибо ты придерживался строго Законов Совести и Честности. Ты никого не слышал и не слушал.

– Да, Надежда, всё так. Для меня было главным то, что верила в меня ты.

– Поэтому мы вошли вместе с тобой в виртуальный мир, чтобы глубже понять не только Вселенную, но и самих себя. Бог наделил нас такими способностями, поэтому и поселил нас временно на эту Планету. Ты здесь реализовал все свои возможности и планы. Даже соорудил кольцо вокруг Юниты. И поэтому всё производство – фабрики и заводы, мартеновские печи и все отходы, что скапливались на планете, – всё это вынесено в космос. Но и космос не засоряется: весь мусор собирается в огромные контейнеры и складируется на нежилых планетах.

Я молчу, продолжая слушать, не поддакиваю и не опровергаю её.

– А чудо-техника – юнилёт, на котором ты и прибыл сюда, – фантастика? Нет. Скептики скажут – такого не может быть! Здесь нет даже струн, а есть равномерное притяжение земли. И земля имеет свою энергию и передаёт транспорту для движения. Нет трения, потому что и нет никаких колёс, нет сопротивления ветра, потому что юникар имеет невидимую оболочку и аэродинамичен. Вот и на нашей земле ты сможешь использовать энергию притяжения и переставишь юнибусы на невидимые рельсы неизвестной доселе энергии. О ней знал и применял Тесла.

Надежда замолчала, а потом заключила:

– Но всё это ты должен изложить в своём отчёте «Мой опыт внедрения технологий на планете Юнита». Это будет твоя очередная докторская по Космосу.

И только тогда я оторвался от колен жены, поднялся и стал перед ней. И только тогда, наклонившись, приблизившись, обнял её и поцеловал в губы. Только тогда поверил, что она, естественная и желанная, находится рядом со мной. И губы её показались мне горячими и солоноватыми – брызги моря долетали до неё?

И только теперь я заметил, что рядом с ней находилось свободное кресло, на спинке которого лежало широкое полотенце, на котором изображены павлины с яркими перьями. Мне показалось, что краски перьев переливались, словно птицы были живые.

Опустился в кресло, перевёл дух. Оказывается, на путь, которым я шёл от небесной повозки к ней, потратил много сил. Мне нужно было вернуть энергию, а это могло сделать только море.

– Искупаемся? – спросил я.

– Обязательно, – поддержала меня Надежда и первой вскочила со стула.

Она сбросила с себя халат и оказалась в купальнике – бирюзовом, в том самом, что и купалась в Крыму.

Первой и побежала к морю, с разгона бросилась в воду, нырнула и долго не показывалась на поверхности. Я уже начал волноваться, хотел броситься в море, чтобы спасать её.

Надежда вынырнула далеко от берега – в сотне метров. И рядом с ней находился дельфин – она обнимала его, звала меня к себе.

Только тогда я последовал её примеру – сбросив шорты, побежал и бросился в объятия Нептуна.

.... * * * ....

Седьмой этап развития группы компаний SkyWay

Группа компаний SkyWay объявляет об успешном завершении шестого этапа и переходе на седьмой этап развития.

Вспомним, какими событиями в жизни группы компаний SkyWay запомнится уходящий этап.

В ЭкоТехноПарке согласно графику идут строительно-монтажные работы по созданию тестовых комплексов струнных транспортных систем и инфраструктуры. На данный момент на демонстрационном участке установлены промежуточные опоры городской трассы SkyWay, завершено строительство основной части транспортно-логистического узла SkyWay, совмещённого с концевой анкерной опорой, а сам периметр ЭкоТехноПарка огорожен струнным интеллектуальным ограждением SkyWay.

Ведутся подготовительные работы по строительству лёгкой трассы SkyWay.

Главным событием SkyWay-весны стал ЭкоФест – интерактивная шоу-презентация промежуточных итогов строительства тестового участка инновационной транспортной технологии.

Официальные представители SkyWay получили приглашение принять участие в берлинской ярмарке транспортной техники и транспортных систем InnoTrans – одном из самых значимых событий в мире транспорта, которое определяет основные тренды развития этой области на десятилетия вперёд. Уже в сентябре 2016 года на InnoTrans мировой общественности будет презентована новейшая разработка SkyWay – юнибайк.

И самое главное – именно на шестом этапе развития мы наконец заручились поддержкой Российской Федерации.

11 февраля 2016 года Экспертный совет при Министерстве транспорта РФ признал струнную технологию SkyWay, действующий образец которой сейчас строится на территории Республики Беларусь, инновационной. Спустя всего полтора месяца, 25 марта 2016 года, члены Рабочей группы приняли решение: «Отметить перспективность и поддержать...»

Это значит, что после сертификации и испытаний технология SkyWay имеет все шансы быть включённой в Перечень инновационных технологий, рекомендованных к государственным закупкам. Государственная поддержка способна значительно облегчить процесс вывода технологии на рынок, позволить в кратчайшие сроки окупить затраты на её разработку и строительство тестовых участков и получать прибыль от её продажи.

Это событие фактически свидетельствует о готовности России, имеющей серьёзную потребность в развитии и совершенствовании систем транспортной коммуникации, выступать в качестве заказчика технологии SkyWay.

Начало следующего этапа состоится 1 июня 2016 года. Как всегда, смена этапа будет сопровождаться уменьшением дисконта, соответственно, условия инвестирования для только что прибывших в проект инвесторов станут менее привлекательными.

С уважением, группа компаний SkyWay.

Продолжение

И когда все разъехались, окрылённые будущим «струн», им в дорогу был в ютубе послан репортаж о продолжении строительства.

Добавлено 16 стр где будет цветная вставка (289-304 стр)

С места строительства

14 июня 2016 г.

RSW Systems (SkyWay) – это быстрорастущая высокотехнологичная группа компаний, владеющая крупнейшей интеллектуальной собственностью, оцененной в 400 000 000 000 $.

Уже осенью ожидается пуск первой очереди ЭкоТехноПарка SkyWay, поэтому на стройплощадке, несмотря на неблагоприятную погоду, неожиданно свалившуюся на наши головы, не прекращаются работы ни днём ни ночью, даже без выходных, и причём проходят они под непосредственным руководством отца-основателя прорывных транспортных технологий Анатолия Эдуардовича Юницкого.

Представляем вашему вниманию репортаж со строительной площадки (На фоне грозовых туч, промежуточных опор, уходящих вдаль, станции, которая видна за спиной ведущего).

Анатолий Юницкий комментирует ход строительства «ЭкоТехноПарка SkyWay. TransNET. Новый транспорт»:

– Сегодня на календаре 11 июня 2016 года, суббота, 15.15 минут. Мы находимся в ЭкоТехноПарке. Работа идёт полным ходом, несмотря на выходной день. Только что прошёл дождь, упали на землю кристаллики града, он ещё полностью не прекратился, очень холодно, сильный ветер.

Строится вторая анкерная опора, продолжается заливка тела опоры, фундамент залит, мы уже поднимаемся вверх, скоро выйдем на поверхность земли, вырыты котлованы под фундаменты промежуточных опор лёгкой транспортной системы, по которой будут ходить лёгкие юнибусы и городские юнибайки (в первую очередь). А сейчас, как вы видите, идёт подготовка уже закладки под фундаменты – заливается бетон под эти опоры.

Мы сегодня планируем залить семь миксеров под фундамент анкерной опоры и один миксер под подготовку фундаментов лёгкой опоры.

...А сейчас мы стоим у второй анкерной опоры – она у меня за спиной – городской трассы, которая потом будет продолжением высокоскоростной трассы, – она пройдёт туда на 15 километров. Анкерная опора визуально отличается от первой тем, что в первой опоре ещё будет располагаться музей СкайВэй и две станции: городского СкайВэя и высокоскоростного. Вот эта опора, которая у меня за спиной, которая строится, она будет транзитная. Через неё транспорт будет проезжать, но и есть возможность остановки. И поскольку она выполняет функцию только опоры, поэтому она будет более компактная и более дешёвая, чем первая анкерная опора. При этом мы здесь тоже применяем

свои инновации и ноу-хау, в частности здесь тоже частично вместо бетона будет грунт. Если мы вместе с вами посмотрим на арматуру, то видно, что в центральной части будет пустота и в этой пустоте мы разместим грунт около 300 кубических метров весом более 400 тонн, и этот грунт «пригрузит» опору, и таким образом мы удешевим и израсходуем меньше бетона для строительства: примерно 200-300 кубов, стоимостью более 100 000 долларов. Значит, мы экономим за счёт грунта.

При этом мы опять сделаем вертикальное озеленение, в теле опоры будут отверстия и мы посадим вьющиеся растения. Поэтому опора будет зелёной.

...За моей спиной экскаватор роет котлован под очередную промежуточную опору лёгкой трассы, по которой будут ездить наши лёгкие юнибусы со скоростью до 120 км/ч. Это городская трасса для юнибайков. Но всё-таки решили построить два в одном. И хотя они будут иметь вес до 800 кг – двухместный, то мы спроектировали трассу (и сейчас её строим), чтобы мог проезжать более тяжёлый подвижной состав – до 3,5 тонн. То есть фактически по этой трассе может проехать и полноценный городской юнибус. Поэтому опоры этой трассы будут более мощные, чем могли бы быть. И фундаменты более мощные. Потому что мы хотим отработать на этой трассе не только юнибайки, но ещё и городской подвижной состав.

...Сзади у меня котлован для первой анкерной опоры для лёгкой городской трассы, где с одной стороны пройдёт трасса на небольшой высоте – несколько метров с пролётами сорок метров, а с другой стороны – эта же трасса вернётся на большой высоте с двумя пролётами. Первый пролёт будет 200 метров, второй – 400, а потом снова 200 метров.

И здесь будет анкерная опора концевая с этой стороны, а другая в 800 метрах с другой стороны. Как видите, здесь котлован другой. Потому что другая трасса и другая конструкция анкерной опоры. И хотя здесь расчётные усилия тоже немаленькие, порядка 250 тонн, – горизонтальные усилия с вероятностью раз в сто лет...

Когда будет сильный мороз, то это усилие будет на эту анкерную опору, но здесь другая конструкция, здесь нет станции, нет вокзала. Поэтому анкерная опора будет компактной, фундамент тоже будет компактный, а тело опоры будет не железобетон, а стальная конструкция. И мы здесь покажем, что анкерную опору можно смонтировать за одни сутки.

Репортаж от 11. 06. 2016 (суббота)

Работа на строительной площадке ЭкоТехноПарка SkyWay идёт полным ходом. Продолжается рытьё котлованов для промежуточных опор лёгкой путевой структуры – для юнибайков, начаты работы по установке фундаментов под них, осуществляется заливка стен второй анкерной опоры участка городской и скоростной трассы SkyWay.

С авторским надзором территорию центра практической реализации инноваций SkyWay посетил Анатолий Юницкий. Изобретатель технологии SkyWay лично проверил, как ведутся работы на участках строительства и дал свои комментарии относительно ключевых элементов транспортных систем SkyWay, которые будут построены в ЭкоТехноПарке.

Для чего служат анкерные опоры? Какие типы анкерных опор строятся сейчас и какие были построены на полигоне в городе Озёры? Чем отличаются анкерные опоры первого и четвёртого поколения SkyWay? Чем отличается анкерная опора городской трассы от анкерной опоры прогулочной трассы юнибайков и какие эти типы опор должны выдерживать нагрузки?

Об этом вы узнаете, когда зайдёте на сайты.

Сайт группы компаний SkyWay: http://rsw-systems.com/

Сайт ЭкоТехноПарка: http://skyway-park.com/

Сайт инженера Юницкого: http://www.yunitskiy.com/

Внимание! Разъяснение от Анатолия Эдуардовича Юницкого по стоимости строительных объектов и материалов так называемым «диванным экспертам»:

«Стоимость любых строительных объектов, а SkyWay здесь не исключение, складывается не только из отпускной стоимости материалов, из которых они построены – бетона, арматуры, закладных (анкерных) деталей и т.д. Есть такое понятие: стоимость одного кубического метра железобетонной конструкции «в деле», т. е. введённой в эксплуатацию.

Сюда, кроме стоимости материалов, входит стоимость доставки и укладки бетона, гнутья, раскладки и вязки арматуры, стоимость установки дорогостоящей опалубки и её разборки, (а также её приобретение и амортизация), заработная плата рабочих, прорабов, геодезистов и т. д. и налоги на неё, амортизация техники и оборудования (и её приобретение – подъёмные краны и т. д.).

Сюда же входят земляные работы, так как стоимость фундамента может достигать 30–50% стоимости опоры (не нужно забывать, что анкерная опора предназначена в первую очередь для восприятия весьма значительных горизонтальных нагрузок, воспринимаемых грунтом), поэтому необходимо не только вырыть котлован, но и затем засыпать фундамент грунтом, при этом грунт необходимо послойно уплотнить, а слабый грунт – заменить.

Кроме того, в стоимость железобетона «в деле» входит и прибыль подрядной организации (никто бесплатно работать не будет), а также всевозможные плановые и накладные расходы, временные здания и сооружения.

Так, в стоимость одного кубического метра железобетона входит и стоимость подъездной дороги длиной 1 км, которую мы построили для подвоза бетона, и площадка из железобетонных плит для размещения техники и десятков тонн арматуры. Анкерная железобетонная опора – тонкостенная, сложной формы и хорошо армированная монолитная конструкция, стоимость которой «в поле» может достигать в Беларуси 400-500 долларов за куб.

А например, в Австралии, где мы начинаем работать, наши партнёры рекомендуют ориентироваться на стоимость 1800 долларов за куб (видимо, по логике «диванных экспертов», в Австралии «воруют» бетон больше, чем в России и Беларуси).

Сказанное можно пояснить и другим примером: согласно мнению «диванных экспертов» квартира в монолитном доме должна стоить максимум 50 долларов за квадратный метр, так как расход бетона на этот квадрат – максимум один куб в самом навороченном доме.

Что ж, интернет, видимо, и придуман затем, чтобы, выражаясь словами Петра Первого, «дурь каждого всем видна была».

.... * * * ....

Успели прочитать и отправить свои отзывы:

Alex Kharski: 200-300 куб. м стоимостью 100 тыс. долларов???

Alexey Lebed: Молодцы!

ALEX GReen: Ждем ещё хороших новостей!!!!

...master kit (4 дня назад): Спасайте быстрее планету, больше некому!

MrLiont (3 дня назад): Информации о заборе не видел, его уже построили?

Валентина Кондратова:

Здорово! Я уже купила билет на октябрь, чтобы быть в ЭкоТехноПарке на презентации и запуске нашего струнного транспорта и прокатиться на юнибайке!

Иван Петров: Молодцы!!!!!

.... * * * ....

Дайджест SkyWay: Россия даёт «добро».

SkyWay в Минтрансе РФ: успешно пройден очередной этап экспертизы.

25 марта 2016 г. состоялось заседание Рабочей группы по повышению инновационности государственных закупок в транспортном комплексе РФ с участием представителей ЗАО «Струнные технологии».

После выступления генерального конструктора А. Э. Юницкого, который презентовал инновационную струнную транспортную систему SkyWay, члены Рабочей группы приняли решение:

«Отметить перспективность и поддержать транспортную технологию с использованием путевой инфраструктуры, расположенной на опорах. Отметить необходимость обязательной сертификации композитных технологических элементов путевой инфраструктуры, входящих в указанную транспортную технологию.

Повторно рассмотреть технологию после проведения испытаний опытного образца».

Об этом свидетельствует выдержка из протокола заседания Рабочей группы от 25 марта 2016 года.

Это означает, что после сертификации и испытаний технология SkyWay имеет все шансы быть включённой в Перечень инновационных технологий, рекомендованных к государственным закупкам.

Такое решение невозможно недооценить, так как государственная поддержка способна значительно облегчить процесс вывода технологии на рынок, позволить в кратчайшие сроки окупить затраты на её разработку и строительство тестовых участков, а следовательно, получать прибыль от её продажи.

Данный протокол фактически свидетельствует о готовности России, имеющей серьёзную потребность в развитии и совершенствовании систем транспортной коммуникации, выступать в качестве заказчика технологии SkyWay.

Таким образом, единственным требованием, которое осталось выполнить для масштабного внедрения транспортных систем SkyWay на

рынок, остаётся демонстрация действующего образца и его сертификация, что планируется осуществить в самое ближайшее время, сразу после сдачи первой очереди строительства ЭкоТехноПарка, запланированной на октябрь 2016.

.... * * * ....

Фильм «Небесные дороги Юницкого»
на английском языке



Отличная новость для тех, кто занимается продвижением проекта SkyWay за рубежом. Короткометражный фильм об истории и истинной цели создания струнной транспортной системы SkyWay теперь доступен и на английском языке.

Учёный посвятил созданию SkyWay около 40 лет своей жизни. Что побудило его идти к намеченной цели с такой настойчивостью? Как зародилась идея оптимальных надземных транспортных систем SkyWay?

В чём заключаются их преимущества по сравнению с другими транспортными системами и что может дать цивилизации реализация предложенной Юницким программы?

Человек и природа, обречённость цивилизации и надежда на будущее, вечные вопросы и решения, которые диктует само время, – вот крайние полюса того проблемного поля, в котором выстраивается поэтика фильма «Небесные дороги Юницкого».

Часть третья

Будущее принадлежит струнным дорогам

Тимофеева криничка

Мы сидим в юнибусе одни. В салоне тихо, прохладно. За окном, недалеко от нас, Марьина Горка. Ближе к нам – деревянные домики с садами и огородами, дальше – высотные дома в пять и девять этажей.

Город обновляется, город растёт вширь и вверх.

Перед нами огромный экран – то ли монитор компьютера, то ли плазменный телевизор. Он, телевизор, необычный, будто сотканный из воздуха, из света и солнечных лучей. До него нельзя дотронуться – он висит в воздухе, ни к чему не прикреплён. В нём нет кнопок настройки, включателей и выключателей. Когда начинаешь смотреть на экран, через несколько секунд ощущение экрана исчезает, и ты уже находишься в окружении людей того времени, в котором очутился.

Название этой чудесной техники отображено в правом верхнем углу – ПНБ. Что означает – Прошлое, Настоящее, Будущее.

Подарил ПНБ автору «струн» Никола Тесла во время последней встречи. Ни у кого нет такого, а вот у Анатолия Юницкого есть. Ни один канал мира не транслирует по ПНБ свои передачи – ни Америки или Франции, ни Польши или России, ни Беларуси или Израиля... Потому что нет такого Телецентра, не существует его, да он, по большому счёту, никому и не нужен. История просто в нём не нуждается – всё давно отснято на плёнку времени невидимым оператором, который присутствовал, присутствует в каждом из нас и всегда будет рядом с нами.

Если мы смотрит по привычному для нас телевизору сюжеты или события, то видим их через призму объектива видеокамеры оператора или студийных приборов. А здесь...

Здесь на экране совсем иная жизнь. И её снимает не оператор, не телевидение или какая-нибудь кинокомпания – никто не ведёт репортаж. Он сам «ведётся» – без чьего-либо вмешательства. И не нужна этому чудному изобретению электроэнергия. Чем питается? Только силой присутствия человека. Человек – это своеобразная электростанция, поэтому и загорается экран, когда человек (зритель) садится рядом. А когда отходит от него, выходит из помещения, экран гаснет.

Когда мы зашли с Анатолием в салон и уселись в кресле, экран тут же вспыхнул разными цветами, а стакан воды с золотой антенной начал «передавать» приёмнику сюжеты заказанного времени. Анатолий решил окунуться в своё детство, вспомнить то, что позабылось, посмотреть на себя со стороны.

Я никак не мог привыкнуть к такому телевещанию, хотя это и нельзя было назвать вещанием. Никто не вещал, а на экране (если это был экран) оживали те события, которые происходили, происходят сейчас или которые произойдут завтра-послезавтра, спустя пятьдесят, сто, триста лет...

Дирижёр струнного оркестра, как присвоил Юницкому новое звание инвестор из Питера Алексей Васильев, регулировал дирижёрской золотой палочкой своей мысли события, дни и эпохи сам, силой мысли. Он никого в эту экранную жизнь не посвящал. Тем более в эпоху будущего. Это он просматривал один, без свидетелей. Он получил свыше такое указание – и строго его придерживался. Это являлось его тайной.

Единственное, что ему было позволено – это поделиться с кем-то эпизодами своего прошлого. Для этого он выбрал меня. И посвятил в это только из соображений облегчить мне работу по освещению «струнной эпопеи», и то взял с меня твёрдое слово никому не рассказывать о том, что я увижу на экране, имелись в виду эпизоды, выходящие за рамки моего понимания. Иначе я не смогу окончить свой труд – написать третью книгу. Дал такое слово – зачем причинять вред самому себе. И не только себе, а всем нам. Поэтому, излагая свой текст, я пропускал те эпизоды, которые не укладывались в моей голове. Они были из другого мира, из другого созвездия, из другого понимания и оценки происходящего.

На столе около экрана стоял стакан, наполовину заполненный водой. Вода прозрачная, и мне казалось, что она живая. На поверхности дрожала еле заметная рябь, словно в помещении прогуливался ветерок. В стакан одним концом воткнута тонкая спица – дирижёрская палочка? Она из золота, и свет от экрана падал на неё, и создавалось ощущение маленькой радуги, только выпрямленной, устремлённой вверх.

– Вода помнит всё, – поймал мой взгляд Анатолий. – Она помнит даже то время, когда зародилась, когда её сотворил Бог. Она и передаёт информацию на экран – своего рода передатчик. А время событий я регулирую и проецирую на экран силой своей мысли.

Молчим. Не перебиваю его, жду, когда снова продолжит свою мысль. Анатолий слышит мои вопросы, которые в мыслях, не на языке.



Прощание с родным домом

– Мы с тобой были недавно в Чернобыле, в чернобыльской зоне. Мёртвой зоне. Знаю, и ты слышал крик и вопль моих Крюков, вёска, моя родная вёска-вёсачка, просила помощи, взывала к нам, взывала ко мне, сыну её, который в ней родился, который босиком бегал по её дорогам и полям, по лесам и лугам... Я слышал её надрывный голос, полный отчаяния, недоумения и обречённости. Она упрекала меня, что я придумал для человечества спасательный круг небесных дорог, а вот её, маленький кусочек планеты, песчинку в планетном масштабе, не могу вернуть к жизни... В ней, как ни странно, ещё теплилась жизнь, она надеялась, верила, уверена даже была в том, что рождённые в ней придут к ней на помощь, вдохнут в неё другую жизнь...

Голос у крюковца дрожит, он никак не может унять боль, что поселилась в сердце. Ныла душа, она саднила, пронизывала всё тело и не уходила. Его боль передавалась и мне, касалась своим кровавым крылом и моего сердца – мы, полешуки, одинаково чувствовали горе своей земли.

– Мы почему-то думаем и верим в то, что будет завтра-послезавтра, ждём чего-то, надеемся. Но нас, как ни странно, не отпускает прошлое, вчерашние дни и года. Они приближают нас к себе, зовут



Коса ещё помнила теплоту рук хозяина

к себе. И зовут не в гости, не за дружеское застолье, а чтобы мы посмотрели на себя глазами тех лет. С высоты сегодняшнего опыта, но глазами того времени. И тогда многое нам откроется... И нам станет где-то и смешно от того, какими мы были наивными, простодушными и беззаботными. Мы можем удивиться, что совершали какие-то ошибки, делали что-то неправильно, неумело... Но мы были чистые душой, не желали никому зла, жили так, как учили нас родители. Они звали нас, чтобы мы, взрослые, поучились у тех, малолетних.

Прошлое всегда звало и зовёт меня к себе, приглашает в мою деревню. И чья-то добрая сила, взяв меня за руку, ведёт по высокой траве на окраину поля: за тремя грушами-дичками, в овражке, находится криница – источник чистой, кристальной и прозрачной, как небо, воды. Как рассказывала мать, криничку когда-то привёл в порядок её дед Тимофей Яковец. Привёз откуда-то волшебный кремнево-кристальный камень, который освятил священник, и опустил его на дно. Ночью было видно, как из глубины криницы исходил таинственный и волшебный свет.

Когда произошла катастрофа на ЧАЭС, когда атомный монстр вырвался из своего укрытия, я с ужасом подумал: «А что с моими Крюками?» И не выдержал, не мог больше откладывать и терпеть, спустя некоторое время я отправился с друзьями и писателем Виктором Козько в мою деревню. Виктор тогда собирал материал о чернобыльской катастрофе и с радостью принял наше предложение отправиться вместе с нами в зону.

Я не мог тогда ходить по Крюкам.

Было ощущение, что у меня из-под ног уплыла земля. Я её не чувствовал. Только ощущал огромную боль в сердце, головную боль и противную тошноту. Это чувствовали все. И ещё – будто нас накормили советскими медными пятаками: у каждого во рту вкус едкой меди, он обжигал рот, наполнял его едкой слюной.

Перед тем, как уехать, превозмогая себя, отправился к Тимофеевой криничке. Меня, видя моё состояние, сопровождал Витя Козько.

Я тогда набрал из криницы целительной воды в бутылку и взял её с собой.

Меня не отпускала от себя наша хата. Она умоляла побыть с нею ещё некоторое время. Я пошёл и сел на крыльцо, прислонился к двери. И – странно – услышал за дверью голос матери и сестрёнки Тамары, они разговаривали между собой. Тамара рассказывала матери что-то весёлое и смеялась. Когда я отходил от двери, голоса смолкали. Снова прислонялся – в хате продолжалась жизнь. Они, кажется, дожидались меня, потому что сестра раз или два сказала матери: «Вот придёт Толик, будет рад, когда увидит, что мы ему подготовили...»

Я не знал, чем они хотели меня обрадовать.

Сидел бы я долго, не отходя от дверей, но подошёл Витя и положил руку на плечо:

– Толя, пора. Здесь дольше нельзя оставаться...

Глубоко вздохнув, оставил крыльцо. Сделав несколько шагов, не выдержал, повернулся к хате. Она, затаив дыхание, молчала. Я осенил крестом вначале её, а потом себя, мысленно произнёс: «Прости меня, Господи!.. Увидимся ещё когда, не знаю...»

Она, криничная вода, всегда находилась в квартире, я чувствовал, что от неё исходила сила. В трудные моменты жизни, приложившись к ней, я делал три коротких глотка. И чувствовал сразу же утоление духовной жажды. Она живила меня, вселяла добрые надежды. И я добрым словом вспоминал Тимофея Степановича.

О нём по всей округе ходили легенды как о человеке умном и рассудительном, физически крепком и предприимчивом. И жена его Настя-Анастасия была ему под стать. Накопив денег, поехали вместе в Гомель. К помещику Вертицкому заявились, чьи владения расстилались далеко за Крюками. Спросил Тимофей у помещика, не смог бы он продать ему надел земли. Тот посмотрел внимательно на гостя, назвал цену. Тимофей пожал плечами, ответил, что слишком дорого. Начали торговаться... Упрямым оказался помещик, но и дедуля не из робких. Сошлись всё же в цене, хотя она была тоже немаленькой. Ударили по рукам...

На той территории, недалеко от Крюков, находился хутор. Располагался он в живописном месте, своеобразный Эдем, рай, поэтому и запал в душу Анастасии и Тимофея. Не только хутор притягивал их, а земля. Она была плодородная и давала высокие урожаи. Хотя и за большие деньги достался надел земли, но она стоила того – окупилась урожаями за несколько лет. Потому что Тимофей Степанович имел огромное хозяйство: в сараях полно коров и свиней, не сосчитать уток и гусей, огромных индюков. Дед любил пчёл и развёл огромную пасеку. И всё своё богатство он продавал в Мозыре, добирался и до Гомеля – тому же Вертицкому сбывал свою продукцию. А то и до украинских городов вели пути-дороги.

Особая гордость деда Тимофея – криница. Она для него была живым существом – и поила многодетную семью, и лечила от разных болезней, и давала каждому энергию и силу. То ли тот волшебный камень давал кринице целительную силу, то ли само место было намолено Богом, но об этом знали люди окрестных деревень, приезжали к ней за многие сотни километров.

И однажды, когда у меня делали ремонт в квартире, я обнаружил, что исчезла бутылка с целительной водой. Она стояла в потайном месте в шкафу, я почти каждый день её видел. То, что она пропала, я

почувствовал раньше. Сны какие-то тревожные посещали меня, слабость в теле, уныние... Это заметила и Надежда, спросила, что со мной. А я не знал, что ответить, чувствовал только, что со мной происходило что-то неладное... Хотел сделать три целительных глотка, пошёл к шкафу, но на месте воду не обнаружил. И тогда я понял, отчего и по какой причине начались мои недомогания.

А в это время в SkyWay начали разворачиваться огромные события, нужно было неотступно держать руку на пульсе времени, а я был «не в тонусе»... И тогда я почувствовал, услышал зов своих предков, что они ждут меня, и я знал, что только они помогут мне обрести силу. И – криница.

И в один из дней мы и отправились на мою малую родину.

Я еле отыскал Тимофееву криницу. Нет, она не погибла, она просто спряталась в огромных зарослях кустовья и тростника, словно не хотела быть видимой чужому глазу... А к ней давно не приходили ни чужие, ни свои, все бросили криницу – источник силы и доброты, как и своё родное селение.

Рядом с ней, в нескольких метрах, стояла скамейка. От неё остался только полусгнивший столбик. Я сел на него, стараясь удержать равновесие. Вокруг гнетущая тишина, ни одна птица не подала свой голос. Их вообще не было вокруг. Чернобыль их прогнал с родных мест, как и людей. А птицы без людей не могли жить, и они улетели в другие места.

На пригорке, недалеко от меня, стояла и смотрела в упор рыжая лисица. Шерсть на ней взлохмачена, сбита комками, взгляд грустный, отрешённый. Она смотрела на меня без особого интереса, видимо, удивлялась, чего это меня сюда занесло...

И тут... И тут я увидел, как за криницей сошлись какие-то люди. А потом и голоса их услышал... Кто-то позвал Тимофея, а кто-то Настю... И я, хотя и не видел их никогда, начал узнавать их... Да, я узнал свою бабушку – мать моей матери, Евдокию, самого Сила. Евдокия умерла при родах, а Сил остался с маленькой дочкой на руках. Её взяла на воспитание старшая сестра Евдокии – Анна. Сил был богатым человеком, прожил около ста лет. Война... Увидел Тимофей, что к деревне приближаются немцы, бросился в сторону леса. Немцам показалось, что это убегающий партизан – начали стрелять в него. Не промахнулись. Они никого в деревне не тронули. А Настя, жена его, умерла спустя четыре года после войны.

А вон и Степан Тимофеевич, отец матери. Ходит медленно, едва склонив голову. В восемнадцать лет влюбился в пятнадцатилетнюю Евдокию Критенкову. У них родилось девять детей. Третьей среди них

родилась и моя мать – Юлия. Как только начала ходить, сразу же поняла, что надо помогать родителям. Хотя от неё и не требовали той помощи.

Собрались все предки, которые жили на этой земле. Дед Тимофей подошёл к кринице и начал черпать воду. К нему подходили родственники, и он каждому наливал воду то ли в кувшин – гладыш, то ли в крынку. И беседовали они между собой вполголоса, обсуждали погоду на завтра, выясняли, у кого из них в этом году будет лучший урожай. Мне так хотелось подойти к ним и напомнить о себе, поблагодарить за духовную помощь, но я знал, что мне этого делать никак нельзя. Потому что это видение, эта сказка могла сразу же исчезнуть, раствориться.

И тогда я понял, почему меня они позвали к себе. Чтобы я встретился с ними, услышал их голос и чтобы знал, что они и с того света думают не только обо мне, но и обо всех нас, кто пришёл после них на эту землю.

Да, вот что ещё. Были они все в праздничных одеждах. Белых, расшитых в чёрно-красные узоры, светлых одеждах и сорочках-вышиванках. И лица их светились пусть не счастьем, но светлостью и Божьей благодатью, мудростью и спокойствием. И я почувствовал, что их душевная теплота долетала до меня, она обволакивала меня, пеленала своими невидимыми одеждами, исцеляла мои душевные раны, успокаивала. И ещё – вселяла надежду на счастливый исход завтрашних дней.

Я сидел, боясь шелохнуться, хотя затекли ноги, и столбик остриём своим больно впился в тело.

– Пора! – громко воскликнул Тимофей, обращаясь ко всем, и я невольно вздрогнул. – Пора идти по домам, дорогие мои, загулялись мы что-то сегодня. Через год встретимся! С Богом!

– А где встретимся, Тимофей?

– У Юлии Юницкой в хате.

– Но её и хаты нет, Чернобыль убил.

– Мы толокой новую построим.

– Согласны, Тимофей! С Богом!

И в тот же миг они растворились в голубом мареве, а вместо них по земле пополз пепельный туман.

Он поднимался всё выше и выше, пока не заволок всё белой завесой, спрятав в себе и криничку, и луг, и тростник.

Когда и он растаял, я набрал в кувшин воды, налил в пластмассовую «полторачку» из-под минеральной воды «Князь Витовт». Положил в сумку, поднялся на холм.

Перед тем, как уйти, оглянулся: криничка спряталась в высокой осоке и тростнике, и никто посторонний не мог увидеть её.

А неподалёку от меня стояла та же лисица, не отводила от меня взгляд...

Анатолий Юницкий снова замолкает, переводит взгляд на экран. По улице бежит какой-то мальчуган, размахивает руками. Что-то радостное кричит, подскакивает, не может успокоиться от нахлынувших эмоций.

– Это я, – поясняет тихо, – только что запустил с друзьями ракету, а после этого буду заниматься котом Мурзиком. Он у меня главный пассажир, правда, он оказался слишком тяжёлым...

Видя, что я ничего не понимаю, поясняет дальше:

– Вода, что на столе, выдаёт мне информацию оттуда – из моего детства. Вода из Тимофеевой кринички может мне сообщить данные из любого столетия, из любого года. Люди со временем научатся извлекать научную и бытовую информацию из воды океанов и множества рек, но это будет не скоро. В толщах воды таится тайна о нашем происхождении, о нашей эволюции, о цивилизации. Достаточно будет взять стакан воды, вставить в неё маленькую антенну – и человеку будет всё известно о самом себе и о Планете Земля... Запись информации будет достоверная и документальная, и никто не сможет что-то поменять, исказить, заменить, в чём, конечно, преуспели идеологи-пропагандисты... Они всегда умели сфальсифицировать историю и события так, как им было выгодно.

Последователь

Уже шестой час диктофон накручивает слова, произнесённые моим собеседником, и время это пролетело незаметно, будто бы мы только что зашли в юнибус и уселись в мягкие и просторные кресла.

«Кто передо мной сидит – Тесла или Микеланджело, Дроздович или Семенович? Или все вместе взятые – соединённые, объединённые, имеющие одну общую душу, обгоняющие время? Откуда он пришёл, этот Юницкий, кем и почему послан на Землю этот неутомимый труженик?.. Я его знаю и не знаю, вчера я его понимал и не понимал, удивлялся, когда понимал, сегодня же меня нужно снова убеждать и переубеждать, а завтра снова буду сбит с толку от новых сообщений и информации. А у него всё в памяти, у него всё в мозгу. Ничего не забыл, ничего не исказил. Формулы, как вспышки молнии, мелькают на бумаге и в воздухе, как испуганные птицы, разлетаются в разные стороны. А потом снова слетаются, чтобы выстроиться в стройный ряд и создать логическую систему цифр и символов. О, теперь я понимаю, откуда у него столько противников и недоброжелателей! Не поймёт иной главную идею и кричит на весь мир: «Это шарлатан, он просто фантазирует, вводит нас в астральный гипноз, чтобы мы поверили ему!»

Думаю: «Как легко купиться, не вникнув в суть идеи, в суть новшества! Если не все извилины в голове, то зачем других равнять по себе? Не понимаешь, ну и помолчи, как говорил один мой знакомый: умнее покажешься. А мы молчать не умеем, нас хлебом не корми, а дай повозмущаться, показать на весь мир, какой я умный, и только я один увидел подвох и обман. И сразу настрочить по всем страницам интернета. Как таких особей называют? Ах, да – троллики, у которых шарики за ролики... Троллят всё, что хотят, и нет на них управы».

Не заметил, как волшебный ПНБ перенёс в прошлое, мы очутились в Крюках.

Мы стоим возле хаты Юницкого. Толик и Тома выбежали на улицу, к ним присоединяется ватага детей. Нас никто не видит, значит, мы невидимые и можем смело ходить рядом с жителями деревни, не опасаясь, что вторглись «в чужое время».

Толик отстал от детей, у него развязался шнурок на ботинке, и он встал на колено, чтобы завязать узел. К нему подошла цыганка с ребёнком, остановилась.

– Толик, дай кусочек хлеба моей Земфирочке, она голодна.

Он с удивлением посмотрел на них, нахмурился.

– Ты не помнишь меня? Мы же с моим цыганом на толоке у вас были, помогали хату строить.

Тогда мальчуган улыбнулся, достал из кармана хлеб, намазанный маслом, подал девчушке. Земфира сощурилась, прячась за юбку матери, произнесла:

– Ссибо!..

Анатоль дотронулся до моего плеча, воскликнул тихо:

– Боже, я совсем забыл об этом эпизоде! Да, я угостил девочку хлебом, который мне дала мать. Это она потом отблагодарит меня, когда я буду бродяжничать в Москве, ночевать на вокзале. Она угостила меня бутербродом и посоветовала идти к человеку, который мне помог «выплыть»...

– Толик, а что это за люди, что стоят под липой – в чёрных плащах? – спросила цыганка. Она показала взглядом на незнакомцев, что стояли в стороне ото всех, прятались в кустах.

– Не знаю, – пожал плечами, – они всегда прячутся, словно боятся подойти ко мне. Я к ним сам не подхожу.

– Правильно делаешь, никогда с ними не води никаких дел. О чём бы они тебя ни попросили или что бы ни предложили, никогда не соглашайся.

Он кивнул головой, будто всё понял и прислушался к её приказу-указанию:

– Хорошо.

Цыганка, держа за руку дочь, пошла в обратную сторону улицы. Не оглянулись. А Толик стоял и долго смотрел им вслед.

Уже когда мы вернулись «в действительность», сидели в креслах, обдумывали наше «посещение Крюков», Юницкий пояснил мне:

– Вот с той поры они, те двое представителей неизвестно какого ведомства и начали следовать по моим пятам, преследовать меня. А как они поступали со мной дальше, я тебе рассказывал.

– Да, – кивнул я головой, – они на протяжении твоей жизни были твоей тенью. У человека всегда одна тень, а у тебя их было две. И днём и ночью они следовали за тобой.

Мы опять некоторое время молчим. Анатолий принудительно выключил ПНБ, чтобы не мешать нашему дальнейшему разговору. Он помнит мою просьбу – поговорить о транспорте как таковом.

– Продолжим нашу беседу в ЭкоТехноПарке, – предложил мой собеседник, – в моей берёзовой роще. Там уже соорудили хорошие скамейки, там поют соловьи. Люблю берёзы с детства. Рядом с криничкой Тимофея, где растут три груши-дички, поодаль растут берёзы. Я часто пропадал возле них в детстве, любил лежать под ними и слушать шёпот их листьев...

Уселись за столом. Прохладный ветерок освежил наши лица. Берёзы были рады нашему приходу, зашептались о чём-то между собой. Как всегда перед началом беседы, щёлкаю и ставлю перед собеседником диктофон.

– Продолжим. Поговорим о транспорте. Хочу утвердительно сказать: транспортная отрасль – самая консервативная. Для примера возьмём обыкновенное седло. Так оно от самой идеи до создания прошло путь в тысячу лет. А уздечка – семь столетий. Это долго или нет? Смотря по какому калькулятору или времени считать.

Возьмём автомобили. Паровые. Правда, они родились ещё за сто лет до Форда. Железные дороги? За сто пятьдесят лет были до Стефенсона. Или взять электромобиль. Не Илон Маск его придумал – первый электромобиль был изготовлен ещё в… 1837 году, почти два столетия назад. Но они, правда, отличались от тех, которые затем вошли в жизнь. Вертолёты... Когда они возникли? В чертежах их изображал Леонардо да Винчи...

Поэтому говорить о каких-то серьёзных инновационных решениях в транспортной отрасли говорить трудно, они создавались столетиями, а то и тысячелетиями.

Если брать сегодняшнее время, то необходимо всегда проводить аналогии. Допустим, «Сименс» создал поезд на магнитной подушке «Трансрапид». Начал создавать эту технологию в 1936 году. А первую продажу сделали в 2000 году. Прошли десятилетия. И вложили в эту технологию 6,5 миллиардов евро. И потом был заказ, единственный заказ, от правительства Китая – дорога от Шанхая до аэропорта, длиной около тридцати километров и стоимостью полтора миллиарда долларов. Её построили, построили за три года. Это был единственный заказ: 1,5 миллиарда долларов, а вложено 6,5 миллиардов евро. Понятно, что технология этого вида транспорта не окупилась. Она ещё в зачатии была плохой и оказалась плохой. Хотя это и сделал «Сименс». Поэтому я скажу так: определяется всё не деньгами, не сроками, а тем, какая предлагается технология.

Скажу так: из тех 6,5 миллиардов евро, что потратил «Сименс» и Германия как один из заказчиков технологии, правительство и Министерство транспорта, основные деньги ушли на поиски инженерных решений. Спорили создатели между собой: а как делать тот магнитный подвес – вот так или так, а может, иначе... Строили испытательные стенды и полигоны. Долго не могли сойтись в едином мнении. А дороги какие строить – такие или другие, какие лучше? На обычных проводниках или на сверхпроводниках? Какие нужно конкретные применить решения в узлах, элементах и соединениях – и так далее? Одни вопросы цепляли другие, а те тянули за собой третьи и десятые... Поэтому из 66 лет 40 ушло только лишь на поиск решений. И только это обошлось «Сименсу» и государству Германии почти в 4 миллиарда евро.

Поэтому всегда надо понимать, что делать и с чем выходить на рынок.

Да, и в это мною вложено, если перевести на сегодняшние деньги, примерно 300 миллионов долларов. Скажем так – это не очень большие деньги, если сравнивать, сколько вложил «Сименс» в свою транспортную технологию. «Сименс» сделал единственный вариант транспорта первого поколения. А у нас уже четвёртое поколение транспорта: есть грузовой струнный транспорт, есть городской и высокоскоростной. Что представляет собой первое и четвёртое поколение? Самолёт братьев Райт – это первое поколение, а Боинг-787 или самолёт-аэробус А380 – это четвёртое поколение.

Поэтому если говорить о нашем виде транспорта, то можем сказать языком рекламы «о смешных деньгах» – да, мы вкладываем

в струнные технологии совершенно смешные деньги. И эти деньги в основном вложил я, а не инвесторы или олигархи, или крупные бизнесмены, для которых эта сумма может быть «копеечной». А они вложили где-то порядка 10 процентов. У меня были бизнесы. Ещё в советское время, как говорят, при большевиках, когда я возглавлял центр НТТМ (молодёжное творческое объединение), заработал первые три миллиона советских рублей, были магазины, производство. Был я и фермером, имел землю... И много лет, признаюсь, приходилось работать без оплаты и зарплаты, без финансирования и каким-то образом содержать проектное и конструкторское бюро и вкладывать в это, как и «Сименс», деньги. Это всё сегодня оценено – приблизительно в 300 млн долларов, это просто вложения.

И среди тех, кто вкладывал деньги, были известные всем нам люди – Александр Лебедь, губернатор Красноярского края, которому я очень обязан. Благодаря Александру Лебедю мы завершили в 2001 году работы по строительству полигона грузового струнного транспорта первого поколения под Озёрами. Когда оживут струнные трассы, обязательно мы назовём одну из станций его именем и поставим памятник. Он стоял у истоков нашего проекта и верил в то, что будущее за струнным транспортом.

Среди инвесторов – ООН. Они давали мне два гранта на наш проект.

Администрация Ханты-Мансийского округа – губернатор Александр Филиппенко, мэры городов Ставрополя, Хабаровска. И были ещё тысячи простых людей, которые вкладывали на разных этапах свои небольшие деньги в общее дело.

Поэтому я могу утверждать, что только благодаря им, простым людям, мы добились того, чего добились. Сам бы я ничего этого не сделал. Благодаря тысячам инвесторов и сотням конструкторов, проектировщиков, специалистов машиностроения и транспорта, и многим другим талантливым и трудолюбивым людям мы завершаем последние этапы возведения SkyWay. А потом, когда по струнам помчатся все виды перевозки людей и грузов, когда заработает механизм оплаты всех подразделений, те, кто вкладывал свои деньги в это, начнут получать свою прибыль. А она будет пропорциональна тому, кто сколько вложил своих «кровных» в проект.

Транспортные системы – что это?

Был задан мне и нашим специалистам такой вопрос: «Что представляет собой технология RSW?»

Технология представляет собой новую, можно сказать, уникальную транспортную систему, даже не систему, а транспортно-инфраструктурный комплекс, включающий ряд систем и подсистем, укрупнённо-транспортную эстакаду, подвижной состав и инфраструктуру, в том числе автоматизированную систему управления, безопасности, энергообеспечения и связи. Чтобы понимать разницу, сравнивая другие виды транспорта, можно привести пример, что автомобиль не является транспортным комплексом. Это всего лишь один из элементов транспортного комплекса, причём не самый дорогой – например, автобан более ресурсоёмкий и дорогостоящий элемент автомобильной отрасли. Поэтому тому же Генри Форду было проще, чем нам: ему, например, не приходилось проектировать дороги, класть асфальт, строить станции, вокзалы, терминалы, проектировать светофоры, пешеходные переходы, мосты и путепроводы – и многое другое, что входит в комплекс.

И самолёт не является транспортной системой. Потому что разработчики только проектируют самолёты, но не занимаются и другими направлениями – наземными навигациями, строительством аэропортов и так далее.

Поэтому комплексы создали, наверное, только «Сименс» (поезд на магнитной подушке), высокоскоростные дороги, которые в своё время создали японцы. В это были вложены огромные деньги. Нельзя сделать «под ключ» транспортно-инфраструктурный комплекс, не вложив в это миллиарды долларов. В истории таких примеров не было. Поэтому мы делаем комплекс систем, который включает в себя дорогу принципиально нового типа – это эстакада, причём она отличается от тех, которые используются сегодня в других видах транспорта, она предварительно напряжённая, неразрезная и статически неопределимая. Это принципиально другой подвижной состав. Он другой во всём – у него другие обводы корпуса, другая аэродинамика, иной подвес, система опирания колеса на рельс, противосходная система и т. д. И совершенно другая инфраструктура. Потому что она является структурой «второго уровня». Другие стрелочные переводы, другая система управления, другого типа станции, вокзалы, терминалы... Вот это всё и является комплексом, и мы это делаем.

И выводим мы транспортную отрасль на новый рынок – рынок «второго уровня», это когда транспортная система размещена не на поверхности земли, а над землёй. И разница между тем, что есть, и тем, что мы предлагаем, огромная. Это, если сравнивать, как между простым телефоном, диск которого мы крутим пальцем, чтобы набрать нужный номер, и «мобильником», или как между печатной машинкой и компьютером... Они конкурируют между собой, но это совершенно разные ниши в рынке.

Мы же предлагаем новый рынок.

Мне задают новый вопрос: «А чем отличается наша система от монорельсов?»

В чём отличие? Монорельсовая дорога... Моно... Монорельс... Хотя это название и неправильное. Это – монобалка, имеющая большую ширину и большую высоту. И очень дорогая и ресурсоёмкая. Работающая на изгиб, с неустойчивым вагончиком. И развивает небольшую скорость. В Москве, например, есть такая дорога. Там есть даже ограничение скорости – не более 20 км в час.

Когда Стефенсон строил первую железную дорогу почти двести лет назад, то с ним заключили пари, что состав не разовьёт скорость 50 км в час. Утверждали, что такая скорость – это бред, будут же колёса проскальзывать. Но он, как мы знаем, выиграл пари. Не знаю, какой ему достался выигрыш, но суть не в том. И там были Фомы Неверующие. Вот бы те троллики заключили со мной пари, что юнибусы не смогут развить скорость в 500 км в час! Я бы побился о заклад не на бутылку «виски», а на миллион долларов. Не найдётся, к сожалению, таких спорщиков.

Так вот, суперсовременная дорога – монорельс московский – имеет скорость аж 20 км в час. Классно, правда? И это через двести лет после Стефенсона!

У нас эти все причины и недостатки такой медлительности движения устранены, мы предлагаем совершенно другую конструкцию. Она намного дешевле – минимум в 10 раз – монорельса и имеет другие характеристики. Скорость? Она выше в 10 раз. Издержки в эксплуатации – долговечность увеличена в пять раз. Себестоимость проезда (это затраты энергии, обслуживающий персонал, амортизация, вложения) разница в десятки раз.

Прозвучал и такой вопрос: «Какие глобальные преимущества технология RSW принесёт миру?» Если сконцентрировать мысль на преимуществе, то какие аргументы взять за основу? Дешевле за все виды дорог? Да. Чистый продукт, не загрязняющий атмосферу. Да. Для этого транспорта нет преград. Он прокладывается по горам и пустыням, морям, океанам и каньонам, по оврагам и болотам. По воздуху, над землёй, не уничтожая её, а сохраняя и приумножая.

Короче говоря, преимущества огромные и касаются они разных областей. Возьму такой случай... Хотели в России построить высокоскоростную железную дорогу «Москва – Казань». Что ж, похвально, как говорят. И как в песне Окуджавы: «Мы за ценой не постоим». Он говорил о человеческих жизнях, которые ценились как «пушечное мясо», а в данном случае только лишь деньги. Сколько нужно на постройку? А всего-ничего – триллион рублей. Много это или мало?

А это уже на какой вкус и аппетит. Дотации ежегодно 300 миллиардов рублей. Билет будет стоить минимум 5 тысяч рублей. Тогда ответьте на мой вопрос: «А кому такая дорога нужна?» Она нужна чиновникам, чтобы «зарабатывать», «пилить» деньги, наши с вами, деньги. Бюджетные деньги.

Транспортная система должна быть другой: дешёвой и безопасной, экологичной и экономичной, и проезд должен быть дешёвым и безопасным. Для всех нас, для пользователей этого «продукта». А мы – рядовые пользователи. Чтобы это было реализовано, необходимо построить миллионы километров дорог. Сегодня построено в мире 35 миллионов км автомобильных дорог, миллион – железных, а есть ещё трубопроводы, газопроводы порядка миллиона километров... Вот всё это, вся эта транспортная инфраструктура должна быть совершенно другой в XXI веке.

Скажу, где-то уже повторяясь, так: существующая транспортная инфраструктура убивает ежегодно полтора миллиона человек, не менее 10 миллионов в год делает инвалидами и калеками. А если умножить на сто лет? 150 миллионов ушедших в мир иной и один миллиард инвалидов и калек. Как вам такая раскладка и перспектива? Это делает и будет делать существующая сегодня транспортная структура. Кто задумывался над этим? Неужели нет в высших эшелонах власти такой статистики? Если она и есть, то её скрывают, прячут не за семью печатями, а гораздо дальше и глубже. Им невыгодно и страшно говорить народу правду. Понятно, почему.

А теперь давайте переключимся на тот транспорт, который предлагаем мы. Те трагедии, о которых я говорил, будут вычеркнуты из «чёрного списка». Да-да, мы спасём миллионы человеческих жизней и жизней животных. Наша система на другом уровне. Она безопасна. Нет пересечений с пешеходами и животным миром. Да и нет пересечений с другими транспортными структурами, поэтому нет аварий и катастроф, нет встречного движения и никто никогда не ударит юнибус сзади... Нет опасности гололёда, сугробов, рытвин и канав, наводнений и буранов.

Обезопасит человека от неожиданностей и противосходная система, поэтому ТС (транспортное средство) не слетит с дороги, не занесёт его и на поворотах. Наши дороги более безопасны, чем авиация. Сегодня, кстати, в авиационных катастрофах гибнет в год 700–800 человек.

Это социальные преимущества. Мы спасём миллионы жизней. Есть ещё ресурсные характеристики. Сегодняшний транспорт очень неэффективный: он потребляет много топлива и энергии, он экологически опасен.

Если мы завершим строительство струнных дорог, о которых я говорил, и эти дороги будут высокоскоростными, и их будет 20-25 миллионов км на планете, то мы только в один год сэкономим 30 млрд тонн топлива. Вдумайтесь: миллиарды тонн! Сегодня добывается нефти 5 млрд тонн в год. Вот где открываются возможности для экономии. Наш транспорт намного эффективнее существующих систем в 10 раз, а то и больше.

Если строить транспортные эстакады по существующим технологиям или по нашим, то мы сэкономим порядка 100 млрд тонн стали. 100 миллиардов тонн! Не укладывается в привычное понятие? Да, но это так. Даже далёкий от экономики и сталелитейного производства человек скажет, что это заоблачные показатели. Сколько нужно потратить человеческих «напрягов», чтобы выплавить 100 миллионов тонн стали! А мы берёмся и это сэкономить. Сегодня в мире выплавляется ежегодно 2 млрд тонн стали. Мы сэкономим 1 триллион тонн кубических метров железобетона.

Существующие дороги отняли у нас, у землян, почву в размере пяти площадей Великобритании. И эта почва мертва. На ней не растут растения, не разводятся сады, а ведь мы дышим кислородом.

Поэтому мы обязуемся и землю вернуть природе. Мы делаем всё для того, чтобы сделать мир чистым и экологически безопасным.

Зависимость от финансирования

Будут ли другие источники финансирования кроме народного участия в проекте? Безусловно, будут. Сейчас, на стадии выхода на рынок, переходя на новый этап, проект будет финансироваться уже заказчиками, которые заинтересовались проектом и готовы заключать с нами договор.

Кому нужны дороги? Они нужны, например, городу – ассоциации городов. Стране, Министерству транспорта, нужны Президенту. Грузовые дороги нужны тем, кто добывает руду, перерабатывает её, или, допустим, электростанциям, которым нужны миллионы тонн угля и необходимо привозить его за тысячи километров.

Говоря более конкретно – дороги нужны заказчикам. А потом этими дорогами пользуются все остальные и за это платят. Деньги возвращаются и отсюда получаются доходы.

Поэтому основное финансирование будет за счёт заказов. И наша задача – выйти на заказы в течение двух-трёх лет.

Во-первых, это приведёт к повышению стоимости акции – до номинала, потому что у нас есть заказчики. Сейчас у нас потенциальных заказчиков примерно на 100 миллиардов долларов.

Наша задача – вывести потенциальную потребность заказов на один триллион долларов. Если мы это сделаем, а мы в этом и не сомневаемся, наша акция будет стоит не только по номиналу, а значительно дороже.

Поэтому уточняю: кто купил, приобрёл акцию, предположим, за рубль, его акция может стоить потом пятьсот-тысячу рублей. Соответственно, наша компания превратится из эмоционной в крупную компанию, и намного могущественнее, чем «Газпром». Потому что «Газпром» – это сырьё, газ, которые рано или поздно закончатся, и рынок этот свернётся. А дороги нужны будут всегда – и через сто, триста и пятьсот лет.

Есть ли у нас конкуренты или противники? А как же без них? Без них жизнь была бы неинтересной. Шучу, конечно же. Их много. Мы выходим на транспортный рынок, где есть авиация, автомобильный и железнодорожный транспорт. Есть конвейерный и трубопроводный – можно продолжать: речной, морской, монорельсовый, троллейбусы, метро... Всё это и есть наши конкуренты. И естественно, когда мы выходим на свою орбиту, занимая своё приготовленное нами место, конкурентам, естественно, это не нравится. Не нравится потому, что мы обгоняем их по всем параметрам.

Но я думаю, что, главное, им не нужно сильно надоедать. Напоминать о себе – да, но не докучать. Дизель был сильным конкурентом, его взяли да и утопили в озере, он им мешал. Поэтому не надо стучаться в закрытые двери, предлагать, настаивать... Мне говорили, а почему ты в «Сименс» не обратился, к другим магнатам и не влился в их систему. Это напоминает мне такую ситуацию. Я изобрёл транспорт, а мне говорят, чтобы я шёл на конюшню. Лошади – это тоже транспорт, там тебя поймут и поддержат. Да, можно туда пойти, там, возможно, даже будет доктор гужевых наук. А потом спросят: а где овёс, а где сено, а где подковы и хомут?... А телега где? А вы какието железяки суёте, колёса. Вы знаете, что будет? А я знаю: они даже могут купить предложенное мной изобретение, а потом положат его под сукно. По той причине, что оно непонятно для них, даже абсурдно (вроде – «железо не полетит»), не дадут ему ходу. Они знают одно – предложенное не принесёт им дохода. Они даже не попробуют разобраться в сути проекта.

И это направление будет развиваться.

Да, мы создаём конкуренцию, но мы работаем независимо и никому не мешаем. У нас свой участок, своя делянка, как говорят лесники, работая в лесу. Кому помешала мобильная связь? Что, разработчикам необходимо было прийти в МГТС и сказать, давайте вместе

разработаем мобильную связь? Они бы их послали подальше... А сегодня существуют и те, и другие.

Поэтому конкуренция есть, но при разумной политике это нормальное и необходимое спокойное соперничество. А конкуренция позволяет нам двигаться вперёд, это же вектор развития цивилизации.

У меня иногда те, кто ещё не вник в наш проект, чуть ли не с осторожностью спрашивают: «А не дублируем мы финансовую пирамиду МММ? Чем отличается от неё RSW?» Я всегда улыбаюсь, услышав такой наивный вопрос. Во-первых, у Мавроди будто бы не было акций. Это не так. Акции давным-давно изобрели в Голландии лет пятьсот назад как способ привлечения финансирования и защиты инвестиций. Мир за эти пятьсот лет так далеко продвинулся, что можно утверждать, что акции фактически являются способом защиты инвестиций. Это прописано в законах, в законодательстве стран, оформление ценных бумаг, которые удостоверяют, что вы владеете этой ценностью. У Мавроди этого не было. У него была финансовая пирамида. Если мы возьмём вершину, где находился Мавроди, то там собирали деньги. Собрали, присвоили, а это – все остальные – лохи. Лох – это лицо, обманутое хулиганом. Хулиганом в этом случае выступал Мавроди. Он их всех обманул.

Что получается у нас? Да, внешне это как-то напоминает пирамиду, согласен, есть треугольник, да – есть вершина, но это совершенно другое. Есть соинвесторы, не агенты, которые убеждают инвесторов прийти в технологию, быстрорастущую и высокотехнологичную компанию. И эти люди становятся акционерами. Они приобретают – приобретают не мнимые проценты вкладов, а имущество, которое со временем будет стоить, возможно, в тысячи раз дороже. Их имущество не растворится в воздухе, не исчезнет, как и компания не исчезнет, как и те люди компании, которые продавали доли. Они не в подполье, не спрятаны за толстыми стенами, а с ними можно встретиться в любой момент, что-то уточнить, посоветоваться, как поступать дальше. И я перед всеми на виду, почти каждый день на связи.

Можно сказать, что я на вершине пирамиды, но ни от кого не отделён и не спрятан. Я изобрёл этот проект, предложил его миру. Мне в любой момент могут позвонить и поговорить со мной.

Они, инвесторы, пришли к нам и стали собственниками. На всю жизнь. Заработали и те, и другие. Никто не обманут, никто не в обиде. Здесь нет обманутых и нет лохов.

Поэтому аналогия с Мавроди, с финансовыми пирамидами не совсем корректна и уместна. Она в корне неправильна и абсурдна. Тогда,

получается, что и Майкрософт нужно признать пирамидой, и Гугл, и «Сименс»... Да и «Газпром», если так говорить. Но это же не так, совсем не так. Потому что у нас и у них есть общее, есть фундамент – та или иная технология. Без технологии SkyWay, реализация которой по всему миру, собственно, и приведёт к капитализации нашей группы компаний, это действительно стало бы пирамидой.

А о гарантиях – это особый разговор. Всё это прописано в наших юридических документах, которые подтверждают серьёзность наших взаимоотношений с инвесторами и заказчиками. Информацию об этом легко можно найти на наших сайтах.

Хотя гарантий мы никаких не даём, как и все крупные компании мира. Это рынок. Когда инвесторы вливаются в наши ряды, то мы едино выступаем в одной связке, доверяя друг другу. Успех ожидает всех впереди.

Вот когда всё сложится и сомкнётся воедино, выйдем на нужный уровень, когда начнётся капитализация от реализованных адресных проектов, вот тогда мы все вместе и будем победителями. И каждый получит столько, сколько он вложил, умноженное во стократ. Для этого и объединяемся в одну огромную семью, где каждый поддерживает один другого...

...Я посмотрел на табло диктофона. Семь часов длится наша беседа. Опять время пролетело быстро, что и не заметил, а Анатолий Юницкий готов говорить и говорить. Но, видя, что «перегрузил» меня, говорит:

– На этом сегодня всё, перенесём диалог на следующую неделю. Буду свободен – дам знать.

– Договорились.

Мы пошли на трассу струнных дорог. На станцию «Надежда».

Одновременно с двух сторон прибыли составы из нескольких вагонов.

Он вошёл в юнибус, который повезёт его в Минск. А я сел в салон транспортного средства, которое довезёт меня до Гомеля.

Анатолий будет на своей станции через семь с половиной минут и двадцать девять секунд. А моё расстояние – Марьина Горка – Гомель – будет покрыто за сорок четыре минуты и двадцать девять секунд.

И всегда транспорт прибывает на место назначения секунда в секунду.

И так по всей Земле.

.... * * * ....

О струнном транспорте

SkyWay в эфире «9 News»

Недовольство Рода Хука существующей дорожной системой привело к тому, что он официально представил планы о строительстве надземной рельсовой системы будущего SkyWay. Он пытается достать средства для реализации первой в мире «небесной» рельсовой трассы, которая будет соединять Медицинский центр Флиндерс с расположенным поблизости университетом Флиндерс, создавая рабочие места. Высокотехнологичный транспорт, не существовавший никогда ранее.



Род Хук (руководитель проекта):

– Эта технология в данный момент не представлена в Австралии, её пока нет нигде в мире. Автоматически управляемый подвижной состав с питанием от подзаряжаемой аккумуляторной батареи, расположенный над поверхностью земли, сделает свою первую остановку в Аделаиде. Это двухрельсовая транспортная система, которая имеет изящный дизайн и способна передвигаться со скоростью до 100 км/час над землёй.

Экс-глава Департамента транспорта Род Хук ведёт переговоры с беларуской компанией SkyWay Technologies Co по осуществлению строительства надземной транспортной системы на территории Университета Флиндерс. Предложение, стоимость которого оценивается в $13 млн и которое финансируется на средства частных инвесторов, будет соединять Медицинский центр Флиндерс непосредственно с Университетом.

Род Хук: «Если проект докажет свою целесообразность и работоспособность, тогда он принесёт пользу для студентов, так как будет перевозить их по территории со сложным рельефом».

Колин Стирлинг (Ректор Университета Флиндерс): «В нашем университете обучается почти 25 тысяч студентов, многие из которых приезжают в наш кампус каждый день. Это значит, что все они смогут в перспективе воспользоваться новой транспортной системой».

Студенты с радостью восприняли смелую идею:

– Это очень инновационная идея, которая может стать «изюминкой» Южной Австралии. Нам требуется где-то 10 минут, чтобы добраться до занятий, так что нам эта идея определённо подходит.

Если проект получит необходимое финансирование и получит одобрение правительства, то строительство начнётся до конца года. Планируется, что первые пассажиры смогут проехать на инновационном надземном транспорте уже в середине 2018 года.

Кстати, не только Университет Флиндерс может получить пользу от этого проекта. Род Хук продолжает: «Если проект окажется успешным, мы сможем создать рабочие места для жителей Южной Австралии и обеспечить работой производственные компании, однако сейчас я не хочу делать громких заявлений и давать обещаний».

SkyWay в эфире «7 news»

Влиятельная группа инженеров заявляет, что лёгкий надземный транспорт должен получить развитие вместо обновления трамвайного парка. Однако новая надземная рельсовая система SkyWay для городских улиц и пригородов не будет получать финансирование от Правительства на её строительство. Это высокоскоростной транспорт, который выглядит внушительно, но он довольно прост. Работает на аккумуляторах, полностью автоматизирован, поезд движется по двойным надземным рельсам на высоте 5 м. В отличие от монорельса SkyWay едет быстро, со скоростью 100 км/ч, и он дешевле, чем обычный рельсовый транспорт.

Бывший руководитель Департамента транспорта Род Хук ведёт этот проект и утверждает: «Он лёгкий, выглядит привлекательно. Сейчас готовится строительство такой линии длиной 0,5 км в Университете Флиндерс. Подписан контракт с городскими службами, разработана инженерная концепция. Предлагается перенаправить финансирование для новых трамваев на эту новую технологию, чтобы мы стали лидерами. Этот транспорт намного дешевле и эффективнее в перевозке людей».

Но Билл Шотхэм, пообещавший 0,5 миллиарда долларов на новые трамваи, заявляет от Правительства штата, что надземные поезда – это пирог в небе, и с осторожностью говорит: «Мы не планируем сейчас инвестировать в эту технологию. Мы хотим увидеть, что она целесообразна».

– Но обычные люди хотят знать, это – прогресс или вред для местности?

– Думаю, это прекрасно. Новость № 1 для города.

– Это новый транспорт?

– Да.

https://www.youtube.com/watch?time_continue=1&v=tv1VaBuOJRo

17 мая 2016 г.

Радио Австралии о SkyWay, интервью с Родом Хуком; Радиостанция «891 ABC Аделаида»; Радиопрограмма «Завтрак с Мэтью Абрахамом и Дэвидом Биван».

Ведущие Мэтью Абрахам и Дэвид Биван:

– Доброе утро всем! Сегодня мы будем говорить о демонстрационном проекте строительства новой надземной транспортной линии SkyWay в Аделаиде. Её размещение планируется на территории Университета Флиндерс. Линия пройдёт от недавно построенного студенческого городка Бедфорд вверх до Университета Флиндерс, где она соединится с будущим продолжением железнодорожной линии Тонсли, о чём было объявлено на прошлой неделе. Наш собеседник – Род Хук, директор компании «Род Хук и Ассошиэйтс», бывший руководитель Департамента транспорта. Сейчас он присоединяется к нам.

Доброе утро, Род Хук!

Р.Х.: Доброе утро, Дэйв! Доброе утро, Мэт!

Вед.: Род Хук, в чём состоит отличие этой рельсовой системы SkyWay от традиционного поезда надземной железной дороги?

Р.Х.: Традиционный поезд надземной железной дороги проще всего описать как железную дорогу с поездом и облегчёнными рельсами, приподнятую над автомобильной дорогой. Мы построили такую несколько лет назад. Это довольно громоздкая структура, проложенная на юг. Станция у нас была наверху. Если посмотрите на неё, поймёте, что значит поднять железнодорожную или трамвайную линию в небо. В Мельбурне сейчас пытаются создать свою трассу SkyWay, утверждая, что здесь на это название нет патента. Но в принципе это просто поднятие железных дорог над землёй. Сама конструкция не будет выглядеть привлекательно. Для этого будет использовано много бетона. Когда это будет сделано, они будут расположены над автомобильными дорогами. Поезд же SkyWay будет выглядеть гораздо лучше и иметь намного более обтекаемую форму. Об этом я мог бы говорить больше, если хотите. Но слушаю вас.

Вед.: В чём состоит отличие SkyWay от монорельсовой системы?

Р.Х.: Монорельс – это довольно тяжёлая одинарная балка, по которой движется подвижной состав. Раньше в Сиднее была монорельсовая дорога.

Вед.: Она проходила над Симпсон-роуд и езда на ней была медленной.

Р.Х.: Да. В Сиднее такая дорога была тоже не быстрой. В SkyWay у нас есть два рельса, четыре колеса. Трасса проектируется очень лёгкой и обтекаемой. Каждое колесо подвижного состава оснащено своим мотором и своей подзаряжаемой аккумуляторной батареей. Транспортное средство движется по двум рельсам, а не по одной балке.

Вед.: Есть ли какие-нибудь инновации в этой подзаряжаемой батарее, чтобы не перегревались кабели?

Р.Х.: Да. Когда мы строили трамвайную линию в городе в 2007 году, я спросил своего главного инженера, почему мы продолжаем устанавливать столбы и контактные провода по линии. Ведь есть технологии аккумуляторных батарей. Почему бы не установить их в трамваях? Он ответил, что это можно сделать, но батареи будут настолько тяжёлыми и займут столько места, что для пассажиров его не останется. Но технологии с тех пор значительно продвинулись вперёд. Как в отношении SkyWay, так и по всему миру. Сейчас есть батареи, которые можно устанавливать в стальное колесо SkyWay диаметром около 350 мм. Такая батарея заряжается за 20 секунд на остановке и обеспечивает движение на следующие 20 километров.

Вед.: Каковы ваши планы? Насколько мне известно, вы хотите сначала построить демонстрационный участок трассы.

Р.Х.: Я говорил с некоторыми людьми об этом проекте, и они очень впечатлены им, поддерживают мою идею. Но они хотят видеть что-то действующее. В Восточной Европе уже строят демонстрационный проект прототипа. Наш участок трассы будет длиной 500 метров с подвижным составом, двигающимся вверх на холм Университета Флиндерс. Это будет для меня возможность показать людям, как это выглядит. Если хотите узнать подробности, можете сесть в самолёт и отправиться в Беларусь.

Вед.: Вы говорите, что ваш участок длиной 500 метров будет идти от студенческого городка Бедфорд Парк вверх до Университета Флиндерс и Медицинского центра.

Р.Х.: Точнее, он будет идти до нижней парковочной площадки, где соединится с будущим продолжением железнодорожной линии Тонсли.

Вед.: Понятно, это значит, что система SkyWay не будет пересекаться с расширением железнодорожной линии Тонсли, а будет служить как её окончание – правильно я понимаю?

Р.Х.: Да, верно.

Вед.: То есть это будет конечная станция на расширенной железнодорожной линии Тонсли, где пассажиры будут высаживаться?

Р.Х.: Правильно. В случае, если у вас есть автомобиль, вы можете оставить его на имеющейся парковке и добраться до Университета по надземной системе.

Вед.: Кстати, говорят, что строительство этой системы обойдётся в $13 млн?

Р.Х.: Да, это то, над чем мы все работаем, так как мы заложили эту сумму в бюджет.

Вед.: Правда, что Университет Флиндерс не предоставляет финансирование проекта?

Р.Х.: Это так. Мы проводили переговоры с Университетом о проекте, о том, чтобы получить участок земли для реализации его строительства, но я не просил финансовой поддержки ни со стороны Университета, ни со стороны Правительства. На данный момент нас поддерживают международные инвесторы, с которыми мы будет продолжать работать над осуществлением проекта. Мы направимся в Беларусь через несколько недель, чтобы проработать все детали проекта.

Вед.: Вы будете решать там финансовые вопросы?

Р.Х.: Нет. Мы рассчитываем привлечь к финансированию компании из частного сектора. Если будет принято решение продлить эту трассу в будущем, мы надеемся заинтересовать инвесторов. Мы собираемся строить общественный транспорт, и это может привлечь частные компании.

Вед.: Это программа «Завтрак». Вы слушаете Рода Хука, рассказывающего об идее в небе под названием SkyWay. Он является директором компании «Род Хук и Ассошиэйтс». Вы в самом деле надеетесь построить эту дорогу? Но ведь это потребует денег. Чертежи могут быть прекрасными, но для их воплощения требуется финансирование.

Р.Х.: Деньги любят перемещаться. У нас есть средства для разработки проекта. Но нам требуется международное инвестирование для строительства этого объекта. Нам трудно будет получить его, если мы не развернём информационную кампанию. Я собираюсь посетить разные страны, показать и рассказать там о том, что мы намереваемся сделать в Австралии. Я считаю, что инвесторы мирового масштаба заинтересуются тем, что происходит в Австралии.

Вед.: Вы говорили, что ваша дорога сможет перевозить до миллиона пассажиров в год. В основном это будут студенты. Они будут платить за проезд?

Р.Х.: Это не входит в мои намерения. Если студентам придётся платить за проезд вверх на 500 метров, они могут быстро отказаться от этой услуги. Для меня главное в том, чтобы продемонстрировать работу дороги, а не делать на ней деньги.

Вед.: Кто-нибудь ещё делает такой проект? Почему вы должны ехать в Беларусь? Возможно, чтобы узнать больше об этой технологии. Но у них же должна быть своя программа по демонстрационному проекту в Беларуси.

Р.Х.: Я сам побывал у них на строительстве такого объекта. Это технология, которая рано или поздно придёт в Австралию, и в неё нужно будет инвестировать. Она была разработана в Беларуси, это не

моя технология. Между нами заключён договор. Там строится демонстрационный центр. Я поеду туда, чтобы ещё раз осмотреть его и обсудить вопросы по строительству такого короткого участка в Австралии.

Вед.: Вы получите финансовую поддержку от Университета?

Р.Х.: Нет, мы договорились, что они предоставляют нам землю. Мы будем проводить лекции для студентов технических факультетов, и это будет хорошо для Университета.

Вед.: Как стало известно вчера, правительство Австралии выделяет 0,5 миллиарда долларов на развитие трамвайного транспорта, а общая сумма по транспортному проекту составляет 3 миллиарда долларов. Вам нужно 13 миллионов. Не хотите ли вы получить гораздо больше из этой общей суммы с целью дальнейшего развития вашего проекта?

Р.Х.: Это возможно. У нас новая технология, новая стабильность, мы не нарушаем экологию, не мешаем автомобильному и железнодорожному транспорту. Наш демонстрационный участок будет гораздо более дешёвым, чем традиционные железнодорожные или трамвайные линии.

Вед.: Спасибо, Род Хук. Мы говорили о SkyWay. У нас в гостях был Род Хук − директор компании «Род Хук и Ассошиэйтс», бывший руководитель Департамента транспорта, планирования и инфраструктуры.

Р.Х.: ЭкоТехноПарк – проект, способный перевернуть представления о транспорте.

...Часто приходится слышать, что в России и странах бывшего СССР не создаётся принципиально новых технологий, что лучшие умы уезжают в Западную Европу, США и работают там. Действительно, это мнение не лишено оснований, мы знаем множество примеров, когда родившиеся на территории бывшего СССР учёные, изобретатели и инженеры добиваются существенных успехов за границей. Но, к счастью, всё не так плохо и в родных пенатах.

Один из самых интересных проектов, который можно привести в пример развития высоких технологий – это Струнный транспорт Юницкого, также известный как SkyWay. Этот проект интересен не только сам по себе как смелое и можно даже сказать революционное техническое и инженерное решение, но и как пример того, что в России и ближайшем зарубежье можно воплощать столь сложные и дорогие проекты на практике. Он представляет собой высокоскоростную транспортную систему, основанную на рельсе особой конструкции, в сердцевине заключающем пучок натянутых стальных тросов.

Рельсы располагаются в нескольких метрах над уровнем земли или моря, что даёт этому виду транспорта несколько существенных преимуществ, вроде экологичности и отсутствия необходимости подготавливать почву к строительству. По рельсам путешествуют на специальных поездах юнибусах, которые развивают скорость до 500 км/ч, что недоступно практически никаким современным поездам.

И как раз сейчас под Минском осуществляется строительство действующего промышленного образца технологии – ЭкоТехноПарка. Строительство парка ведётся на участке площадью 35 гектаров рядом с городом Марьина Горка. Здесь будет осуществляться сертификация и демонстрация всему миру технико-экономических преимуществ технологии сразу в трёх сегментах транспортного рынка: грузовом, городском и высокоскоростном междугородном.

Не может не радовать то, что этот сложный проект, опровергающий общее мнение о том, что всё лучшее делается не у нас, а где-то там заграницей, на сегодняшний день получил государственную поддержку на уровне Министерства транспорта РФ.

Это означает, что после сертификации транспортных систем Россия может выступить в качестве их покупателя. Что до финансирования проекта, то тут чиновники повели себя намного осторожнее, так что деньги на строительство ЭкоТехноПарка собираются «всем миром» или, как теперь это называют, с использованием краудинвестинговых схем.

Несмотря на то, что открытие ЭкоТехноПарка ещё не состоялось, с его объектами можно ознакомиться на официальном сайте проекта skyway-park.com. Там можно подробно узнать о ферменно-струнной путевой структуре, анкерной опоре для разворота подвесного городского юнибуса, о самих юнибусах, о рельсах, опорах, системах связи безопасности, а также можно внести свою лепту в строительство центра, где всё это будет испытано и сертифицировано – ЭкоТехноПарка.

Сам процесс строительства и его текущее состояние можно увидеть на сайте компании-заказчика строительства в соответствующем разделе: rsw-systems.com/etp/

Если же вам хочется воспользоваться транспортом или увидеть его в действии, то ждать осталось не так долго – первая очередь строительства запланирована на осень 2016, вторая – на весну 2017.

.... * * * ....

Американский физик и философ Томас Кун в 1962 году издал книгу «Структура научных революций», в которой предложил теорию, согласно которой наука развивается не «плавно», а дискретно, то есть

почти в каждый конкретный момент существует научная парадигма, в которую учёные верят, не пытаются опровергнуть её, а скорее работают над расширением и углублением парадигмы.

Затем, когда количество ошибок и аномалий в парадигме накапливается, наступает научная революция, которая устанавливает новую парадигму, в которую начинают верить учёные. При этом пока парадигма существует, отношение научного сообщества к ней догматичное – всё, что в эту парадигму не укладывается, отвергается и клеймится антинаучным. Идеи Томаса Куна быстро завоевали большое количество сторонников и сейчас являются той самой парадигмой для философии науки.

Сегодня мы тоже можем видеть массу идей и изобретений, которые ещё несколько лет назад совершенно не укладывались в главенствующую парадигму и вызывали исключительно отторжение, но в настоящий момент стало понятно, что эти идеи просто опережали время. Один из примеров – «Струнный транспорт Юницкого» (SkyWay). Как и любой серьёзный научный проект сегодня, SkyWay – это результат работы множества людей, но всё же главным его изобретателем, идейным вдохновителем и тем человеком, который изобрёл принципы его работы, является российский и беларуский учёный, инженер и предприниматель Анатолий Эдуардович Юницкий.

Он родился 16 апреля 1949 в городе Комарин Комаринского района Полесской области (в настоящее время – Гомельская область Беларуси). С детства проявлял интерес к технике, науке, изобретательству – будучи подростком, ему удалось создать действующую модель трёхступенчатой ракеты.

Потом был переезд под Байконур, возвращение в Беларусь, учёба в Тюменском инженерно-строительном институте, Белорусском политехническом институте, работа в различных научно-исследовательских институтах.

Около сорока лет назад Анатолию Эдуардовичу пришла в голову совершенно революционная идея – создать транспорт, оптимальный с точки зрения физических законов. Он решил попробовать разработать систему, что называется, «с нуля», выйти за границы существующей транспортной парадигмы.

Вместо традиционных четырёх видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный и авиатранспорт) им был предложен концепт надземной транспортной системы, в которой передвижение осуществляется по рельсам специальной конструкции, установленных на опорах.

Это решение является оптимальным с точки зрения создания условий для высокоскоростного движения, так как позволяет в разы улучшить аэродинамику транспортного средства, уменьшить сопротивление качению колеса, на порядок сократить энергозатраты и, вместе с тем, достигать скоростей до 500 км/ч.

Проект получил название «Струнный транспорт Юницкого», так как конструкция рельсов в путевой структуре предполагает наличие внутри них специальных предварительно напряжённых натяжением тросов или «струн». Этот транспорт дешевле, экологичнее, безопаснее и быстрее всех существующих на сегодняшний день аналогов.

Разумеется, изначально было много скептицизма по поводу нового вида транспорта, который не укладывался в главенствующую парадигму. Но со временем всё больше людей соглашались с Юницким и признавали, что струнный транспорт – реально осуществимая идея. Совсем недавно технологией заинтересовалось Министерство транспорта РФ, выразившее готовность поддержать проект.

Сегодня SkyWay готовится сделать последний шаг для окончательного триумфа и признания – на полигоне, специально строящемся для этих целей в Минской области около Марьиной Горки.

Скоро начнутся испытания действующих моделей транспорта, которые на деле докажут, что Анатолий Эдуардович Юницкий все эти годы был прав и уверенно двигался к победе.

Дайджест: строительство трассы для юнибайков

Струнные рельсы SkyWay – очередной этап испытаний бетонных смесей.

Недавно аудитория проекта SkyWay узнала о специфике стали, применяемой при строительстве струнных дорог.

Сегодня мы представляем вашему вниманию фоторепортаж из лаборатории Белорусского государственного технологического университета, где успешно прошли испытания бетонных смесей для закачки в струнные рельсы. На сей раз проверке были подвергнуты показатели вязкости бетона, имеющие решающее значение при прокачке его по струнным рельсам между анкерными опорами.

Инженер-технолог КБ «Железобетонные конструкции», заведующий физико-химической лаборатории ЗАО «Струнные технологии» Виктор Долгий рассказал о цели и задачах, которые ставили перед собой специалисты SkyWay в ходе эксперимента.

.... * * * ....

Василий: «Действительно стоящий проект! Полностью поддерживаю Юницкого и его начинания. Это будет что-то грандиозное!

Не могу сказать, что до конца верю во все заявленные возможности этого транспорта, но если всё получится, то это будет прорыв в технологиях. Мысленно поддерживаю этот проект и очень жду реализацию...»

Олег: «Крутой проект, скорее бы реализовали эту идею! Думаю, что это будет настоящий прорыв в технологии транспортостроения».

Юрий: «Василий, проект желательно не мысленно поддерживать, это ведь народный проект...»

Слава: «Победы приходят к решительным! Я стал акционером данного предприятия под руководством учёного с мировым именем Анатолия Юницкого. Пришла пора всем поддержать его проект».

.... * * * ....

Так начиналось

Репортаж

ЭкоТехноПарк: котлован под анкерную опору готов!

А. Юницкий:

– Прежде, чем рассказать о том, что происходит сейчас в ЭкоТехноПарке, хотелось бы вспомнить о том, что было полтора месяца назад. А было вот что. Наша компания получила землю под строительство ЭТП.

Сразу же были проведены инженерные изыскания, в которые входили инженерно-геодезические и инженерно-геологические работы по подготовке участка к строительству.



Мы вышли на субботник, взяли в руки топоры и лопаты и дружно начали очищать и расчищать территорию, на которой должно начаться строительство. Выкорчёвывали кустарники, избавлялись от ненужных деревьев. Также была подготовлена территория для установки уникального ограждения. Ведь практически каждый элемент ЭкоТехноПарка – это решение будущего, которое никогда и нигде до этого не создавалось.



А что было две недели назад? Мы поставили первую стойку струнного ограждения и заложили Капсулу Времени.

Это событие не могли пропустить инвесторы нашей компании SkyWay, которые приехали на полигон и приняли участие в знаковом мероприятии и внесли свой вклад в начало строительства.

А что сегодня происходит в нашем Парке Будущего?

Мы уже начали расчистку площадки, где будет расположена анкерная опора, станция, отсюда и будет стартовать транспортная линия SkyWay. Это будет городская трасса длиной около одного километра. Сейчас согласно графику началось строительство анкерной опоры. Её длина составит 18 метров, ширина 12 метров. Высота железобетонной конструкции достигнет 10 метров.

Ширина закладки фундамента – 3 метра. Он уйдёт дальше. В самом начале будет карта Беларусь, выложенная из камня. На ней и будет установлен бронзовый знак «Нулевой километр SkyWay», уникальный по дизайну – такого знака нет нигде в мире.

Параллельно со строительством анкерной опоры практически завершены работы по очистке территории от кустарников и деревьев. Трудно сейчас представить, как выглядел участок месяц назад – совсем недавно здесь был танковый полигон, с ямами глубиной в несколько метров, изрытый гусеницами танков, с землёй, пропитанной порохом и изрядно политой соляркой.



О том, что в ЭкоТехноПарке слово «Эко» на первом месте, я не забыл и не забуду. Как и ранее обещали, мы верхний грунт не выбрасываем, отодвигаем

в сторону, а потом это будет основой для гумуса. В том числе растительность – кустарники, деревья и их корни, которые будут подвергнуты переработке и снова включены в гумус. Поэтому ничего не выбрасывается и не уничтожается, а свозится на склад для переработки.



Строительство с каждым днём набирает обороты, с каждым новым этапом шаг за шагом мы приближаемся к своей цели – к созданию действующего ЭкоТехноПарка.



Будьте с нами! Серия Глобальных телемост-трансляций онлайн по всему миру.

...Беларусы же имеют возможность купить конкретные объекты в ЭкоТехноПарке SkyWay по договорам подряда. Взамен имена инвесторов появятся на этих объектах. Также покупателям выдают сертификаты на оплаченный объект, а учредитель – GTI, куда приходят инвесторы, – получает долю в группе компаний SkyWay.

Этот способ проектного финансирования Анатолий Эдуардович считает более эффективным, так как инвестиции, в конечном итоге, поступают напрямую на расчётный счёт беларуской компании, а не на счета зарубежных.



– Назовите хоть одного изобретателя, который получил такие инвестиции со всех стран мира! В истории не было таких примеров, это иллюзия. Я по этому пути шёл двадцать лет. Кроме проблем, ничего не было. То заводили уголовные дела, то закрывали компании, то отнимали всё до нуля – семь раз. Поэтому я избрал нетрадиционный путь.

Часть технологий, по которым будут производиться транспортные средства, уже запатентована, другие ещё только предстоит запатентовать. Этим объясняются меры предосторожности, которые предпринимают в компании.



– У нас будут тысячи патентов. На технологию было получено более 50 патентов, но это зонтичные патенты – это не те патенты, которые защищают конкретные технологии. А сейчас будем защищать конкретно ту технику, которую мы делаем, это тысячи патентов и миллионы долларов только на патентование. Это длительная процедура. У меня около десятка высших образований, одно из них – патентное право и изобретательство – я профессионал в этом деле и знаю, как защищать авторские права и интеллектуальную собственность.

«У нас огромная армия завистников…»

Раньше инженер уже пробовал запустить свои проекты в других странах – в России и Литве. Однако успехом его инициативы не увенчались. К примеру, литовский проект, начатый в 2014 году, так и не был реализован.

В 2014 году Служба контроля Центробанка Литвы начала проверку литовского проекта Юницкого. Признаков финансовой пирамиды в его бизнесе найдено не было. Однако в 2015 году стало известно, что он оказался подозреваемым в связи «с мошенничеством, незаконной хозяйственной, коммерческой, финансовой деятельностью и легализацией приобретённых преступным путём средств». Сейчас литовский проект предпринимателя закрыт.

– Там длинная запутанная история, я и сам до конца не понимаю, – говорит Юницкий. – Думаю, за этим стоят конкуренты. Скорее всего, это «Siemens». Мы перешли дорогу их проекту на 20 миллиардов евро. Руками президента и премьера страны они расправились с конкурентом.

В России инженер уже строил испытательный стенд грузовой струнной транспортной системы первого поколения и проводил испытания, однако проект также не был закончен.

Позже испытательный стенд струнного транспорта в Озёрах в 2009 году разрушили недобросовестные конкуренты, предположительно из Минтранса России. В Беларуси, по мнению Анатолия Эдуардовича, он ощущает намного большую защищённость. Хотя, если дать волю, то полигон в Беларуси уже давно бы снёс другой недобросовестный конкурент.

– У нас огромная армия завистников, непосредственных конкурентов, есть те, кому мы мешаем. Мы специально не шумим – есть выражение «деньги любят тишину». Инновации и ноу-хау любят тишину ещё больше.

Рассказывает профессор и о других своих идеях. Например, устанавливать солнечные батареи прямо на опорах и рельсах или построить трассу для юнибайков с велосипедным приводом, которые смогут разгоняться до 120 км/ч. Предлагает защитить опоры специальной системой, которая воздействием электромагнитного поля будет останавливать нежелательных гостей, и построить в море островные города-небоскрёбы на сваях.

В каждую идею он вкладывает заботу об экологии.

– Если наша цивилизация продолжит развиваться так, как она идёт сейчас, то через 2-3 поколения наступит точка невозврата, и она неизбежно погибнет, – рассуждает инженер. – Земная индустрия её убьёт, и реальностью станет то, что показывают в фильмах-катастрофах. У меня есть путь, как этого можно избежать: надо вынести индустрию в космос. Ракеты это не обеспечат. У меня есть инженерные решения, как это сделать. Но это будущее. Сейчас я работаю над небесными дорогами SkyWay как над ответвлением от этого космического проекта.

Учёные о проекте: «Теория не всегда совпадает с практикой».

О том, есть ли у новой технологии перспектива, мы спросили у Владимира Борисовича Зылёва, профессора, доктора технических наук, заведующего кафедрой «Строительная механика» в Московском государственном университете путей сообщения (МИИТе). Он вместе с коллегами в 2006 году провёл математическое моделирование системы и опубликовал научно-исследовательскую работу с экспертным заключением о двух типах струнного транспорта.

– Мы дали заключение, что это невозможно, – рассказал Владимир Борисович в комментарии 42.TUT.BY. – То, что там делается, – необыкновенно дорого, большие скорости там невозможны.

Учёный считает, что работать новая транспортная система сможет только на невысоких скоростях.

– 500 километров в час? У нас получалось, что на скорости чуть ли не 80 км/ч вагончик подлетает и отскакивает от этих рельсов в месте, где стоит опора. Конечно, с какой-то скоростью это может двигаться – допустим, 10 км/ч. Но тогда возникает вопрос – сколько стоит километр этой железной дороги? Как надо подниматься туда пассажирам, сколько человек должно обслуживать станцию?

По словам профессора, при заявленных скоростях состав не сможет двигаться ровно, а «струна» при высокой нагрузке может оборваться и разрушить участок дороги.

– Сложно сказать, почему люди в это верят. Они не являются специалистами и доверяют тем, кто это начал. Они думают, раз это строится, раз это реальный проект, значит, действительно будет работать.

Правда, так считают не все специалисты. И их большинство.

– Теоретически это реализуемо, – считает доктор технических наук, профессор Игорь Малыгин, директор Института проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук. – Юницкий доказал это в теории.

Правда, у нас теория не всегда совпадает с практикой. Поэтому нужно строительство опытного полигона – трассы, километров на 10-15 с перепадами высот, чтобы можно было доказать, что технология реализуема.

Также профессор сделал акцент на необходимости доказать не только технические возможности, но и окупаемость затрат в ближайшее время.

– Любая прорывная технология всегда будет либо тупиковой из-за дороговизны и нулевой эффективности или покажет, что действительно может приносить прибыль. Нужно понимать, что сейчас живёт только то, что приносит прибыть. Технологии, которые её не приносят, остаются теорией.

Анатолий Юницкий спокойно относится как к первому выводу (удивительно наивному), так и ко второму. У него своя позиция, уверенная позиция, потому что всё подсчитано до мелочей, проверено и доказано – струнной дороге быть!

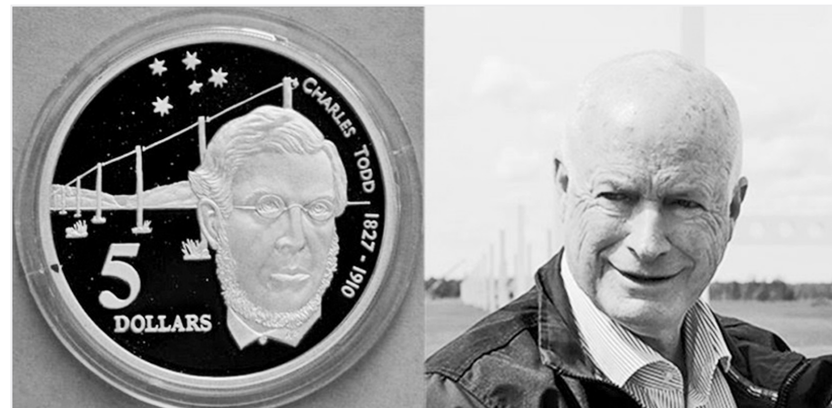
В середине октября ЗАО «Струнные технологии» планирует установить знак «Нулевого километра» в ЭкоТехноПарке SkyWay под Марьиной Горкой. Действующую городскую систему обещают показать через год — осенью 2016.

.... * * * ....

Итоги беларуско-австралийской недели в пяти вопросах

1. *Что случилось?*

13 июня в Минск прибыла делегация австралийских транспортных экспертов во главе с Родом Хуком, экс-главой департамента транспорта Южной Австралии и руководителем компании Rod Hook and Associates (RHA).



2. *Зачем приехали?*

Громко заявив о себе месяц назад в крупнейших австралийских СМИ, перспективный проект SkyWay не мог не вызвать широкий общественный резонанс. Новая перспективная технология стала темой обсуждения на самом высоком уровне, в результате чего к Роду Хуку, как к представителю проекта SkyWay на территории Австралии, обратились представители сразу нескольких крупных инжиниринговых компаний, заявив о своей заинтересованности в развитии проекта.

По результатам предварительных переговоров из их числа была сформирована прибывшая в Минск делегация во главе с самим Родом Хуком. Целью визита стало проведение экспертизы технологии, ознакомление с текущим этапом строительства, а также обсуждение деталей дальнейшего сотрудничества.

3. *Каковы итоги встречи?*

Гости посетили строительную площадку центра демонстрации и сертификации, опытно-экспериментальное производство ЗАО «Струнные технологии», где ознакомились с ходом работ по созданию путевой структуры, инфраструктурных сооружений и подвижного со-

става, который планируется представить мировой общественности на международной выставке InnoTrans в сентябре 2016 года в Берлине.

4. *Это всё здорово, но кто такой Род Хук?*

Род Хук – экс-глава департамента транспорта Южной Австралии, руководитель компании Rod Hook and Associates (RHA), а с недавнего времени – директор «SkyWay Transport Australia». Это высокоуважаемый и опытный руководитель, осуществивший ряд проектов в ряде таких секторов, как инфраструктура, транспорт, планирование, окружающая среда и недвижимость. Возглавлял департамент планирования, транспорта и инфраструктуры с командой из 3500 сотрудников и занимал должности Уполномоченного по автомобильным дорогам и железнодорожному транспорту Южной Австралии, Генерального Координатора Штата.

Напомним, в сентябре 2015 года наши австралийские коллеги уже были в минском офисе группы компаний SkyWay. По итогам визита Род Хук и Анатолий Юницкий подписали соглашение о намерениях и проработали стратегию по продвижению технологии SkyWay на территории Австралии.

5. *А видеорепортаж будет?*

Будет, но позже. Сейчас же предлагаем вашему вниманию атмосферный и интригующий тизер видеорепортажа, посвящённого визиту зарубежных гостей.

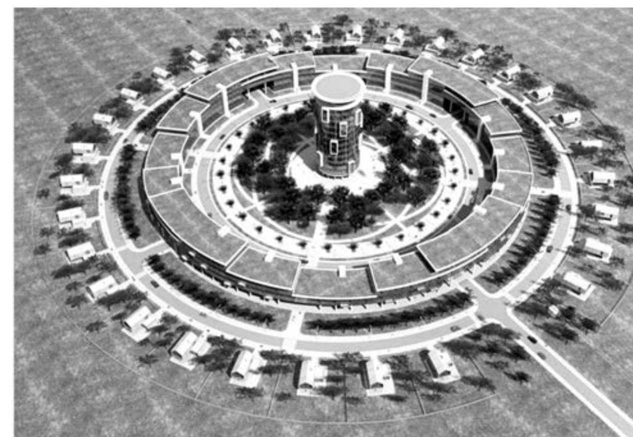
Опережая ваши вопросы:

в кадре Род Хук катается на так называемом юнимобиле и электровелосипеде, демонстрируя применение мотор-колеса SkyWay и системы управления в реальных транспортных средствах, спроектированных в ЗАО «Струнные технологии» и построенных специалистами опытно-экспериментального производства «Юнибус».

Девелоперские проекты

Что будут строить девелоперы через 10 лет?

Струнные Технологии Юницкого (СТЮ) – многофункциональный проект инженера-конструктора Анатолия Юницкого, способный дать решение для многих глобальных проблем, с которыми столкнулась наша цивилизация в XXI веке. Одной из таких проблем сегодня является транспортная. Особенно остро она ощущается в современных городах, где дорожно-транспортная инфраструктура, сложившаяся как система в 18-19 веках и рассчитанная, в первую очередь, на гужевой колёсный транспорт, оказалась неспособной удовлетворить потребности эры двигателей внутреннего сгорания. Современный автотранспорт мощностью в сотни лошадиных сил каждый вынужден часами простаивать в многокилометровых пробках.



Девелоперский проект «Оазис» – инфраструктурный кластер поселения городского типа. Изображение с сайта yunitskiy.com

Скоростное перемещение потоков людей и грузов оказалось в зависимости от пропускной способности дорожных магистралей, зажатых в тисках существующей городской застройки. Текущая концепция развития колёсного транспорта и дорожного строительства в принципе не способна решить транспортную проблему мегаполисов, поскольку все эти технологии сегодня являются уже давно морально и технически устаревшими.

На базе исследований и разработок Юницкого был создан концепт оптимальной надземной транспортной системы, названной позднее SkyWay – «Небесная дорога», в основе которой лежит принцип струнного рельса. Такая технология позволяет создать не только самый эффективный транспорт, но и самый безопасный и самый экологически чистый. Положительный эффект применения СТЮ становится ещё более очевидным при глобальном масштабировании возможностей проекта. Например, если по технологиям SkyWay в ближайшие десятилетия будет построена альтернативная мировая транспортно-инфраструктурная сеть «Транснет», то это спасёт до конца века около 100 миллионов человеческих жизней, которые, в противном случае, погибнут в транспортных катастрофах. А около одного миллиарда человек не станут инвалидами и калеками.

Под эффективное землепользование будут возвращены территории равные площади пяти Великобританий – именно столько земли сегодня «закатано» в асфальт и «похоронено» под шпалами. В десять раз большая территория почв будет спасена от экологической деградации. Будут сэкономлены сотни миллиардов тонн топлива, стоимостью в сотни триллионов долларов, при этом в двигателях автомобилей, те-

пловозов и самолётов не будут сожжены триллионы тонн атмосферного кислорода, необходимого всем нам для дыхания.

Сегодня технологии SkyWay уже перешли в стадию полигонных испытаний. Создатели не сомневаются в успешности достигнутых результатов. Таким образом, перед правительствами наиболее прогрессивных стран, делающими ставку на социально ориентированную экономику, уже сегодня открываются беспрецедентные возможности по усовершенствованию своей транспортной инфраструктуры.

Такие глобальные изменения не смогут обойти стороной и смежные сферы, такие как гражданское строительство. Перед девелоперами откроются потрясающие возможности возводить объекты жилой и коммерческой архитектуры на совершенно недоступных ранее территориях. Коренным образом поменяется и архитектурный облик самих зданий.

О том, какие именно изменения произойдут с нашими городами в ближайшее десятилетие, DA!Fest беседовал с создателями и разработчиками технологии SkyWay.

DA!: Кто занимается непосредственной разработкой концепций и архитектурно-планировочных решений девелоперских проектов в рамках проекта SkyWay?

SkyWay: Концепция всех девелоперских проектов SkyWay принадлежит генеральному конструктору – Анатолию Юницкому. В разное время разработкой проектов занимались различные проектные организации, созданные и руководимые им. На сегодняшний день непосредственно разработкой девелоперских проектов занимаются сотрудники ЗАО «Струнные технологии» в городе Минске, включающего в свой состав 15 конструкторских бюро, дизайн-центр и опытно-экспериментальное производство «Юнибус».



Взлётно-посадочная полоса, построенная с применением струнных технологий. Изображение – с сайта yunitskiy.com

DA!: Сколько на сегодняшний день имеется девелоперских проектов в рамках технологии SkyWay и на какой стадии разработки они находятся? Все ли такие проекты опубликованы?

SkyWay: На сегодняшний день нами представлены лишь наиболее масштабные проекты, объединяющие в себе большое число адресных разработок. Все наши девелоперские проекты различны по целям, функциям и географии применения, но в основе каждого из них лежит принцип струнных технологий. На данном этапе развития все силы группы наших компаний брошены на скорейшую реализацию и сертификацию струнной транспортной системы, для чего на территории Республики Беларусь (Минская обл., г. Марьина Горка) сейчас строится демонстрационный центр SkyWay – «ЭкоТехноПарк» (ЭТП). Поэтому некоторые девелоперские проекты временно «заморожены», а некоторые, наоборот, активно воплощаются в жизнь в рамках строительства ЭТП. Так, в демонстрационный комплекс ЭТП будут включены транспортно-логистический узел, совмещённый с анкерной опорой (важнейший элемент транспортной инфраструктуры SkyWay).


Девелоперский проект «Курорт на острове». Изображение с сайта yunitskiy.com

Проект данного сооружения включает разработку технологии озеленения крыш и объединение городской пассажирской станции с междугородней в рамках одного строения, что является важной составляющей проекта линейных городов. Также ЭТП будет включать в себя городской транспортный комплекс, в котором будут продемонстрирована гибкая неразрезная путевая структура, которая не является аналогом канатной дороги, хотя и напоминает её своей лёгкостью и гибкостью. Нельзя не отметить проектируемый грузовой комплекс, который станет примером использования технологий струнного транспорта в промышленности.

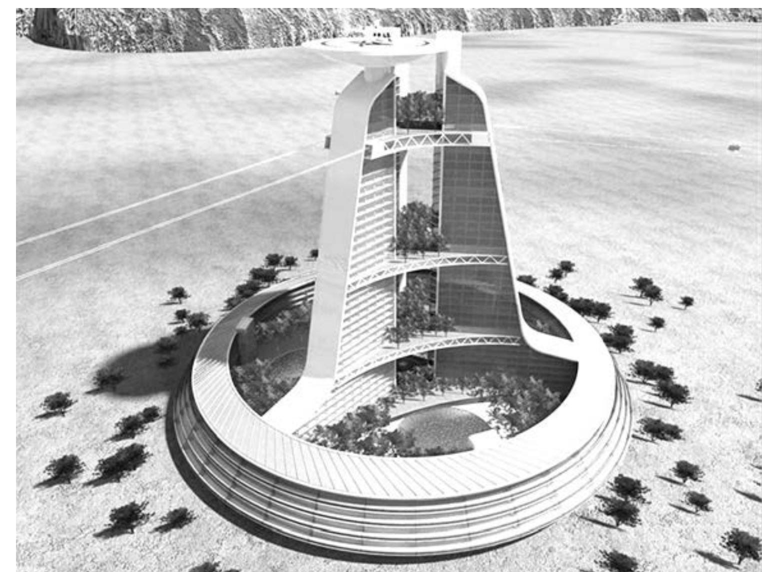
Кроме того, в рамках проекта ЭТП уже отрабатываются и совершенствуются технологии создания некоторых элементов струнных взлётно-посадочных полос, мостов и путепроводов, вакумного стекла, технологии обогащения почвы гумусом, оптимизации канализационных систем, фитнес-транспорта и охранной системы, получившей название «Интеллектуальное струнное ограждение SkyWay», а также ряд других технологий.

Наравне с технологическими решениями, с проработкой и созданием инновационных технологий поднимаются вопросы экологии. Интеграция с природой является одним из основных необходимых пунктов при проектировании и создании демонстрационного центра. Все транспортные линии включаются в единый ансамбль с природой. Рядом с линиями SkyWay будут расти плодовые деревья и ягодные кустарники, будут созданы водоёмы и цветочные композиции, привлекающие пчёл с пасеки, также расположенной на территории ЭкоТехноПарка. Струнный транспорт будет создавать с природой единое гармоничное целое, не разрушая и не нанося вред окружающей среде. Синтез технологий, природы и человека, триединство этих составляющих необходимо, если мы хотим передать Землю со всеми условиями для полноценной жизни следующим поколениям.

Путевая структура и элементы сопутствующей инфраструктуры струнной транспортной системы SkyWay, строительство первого полномасштабного действующего участка которой будет завершено уже осенью этого года, проектируются таким образом, чтобы основные их элементы (систему анкеровки струн, технологию прокачки бетонных смесей в предварительно напряжённых конструкциях, имеющих большую протяжённость, технологию озеленения крыш и террас зданий и т. д.) можно было в последующем использовать при реализации других проектов, в основе которых лежат струнные технологии. Будут созданы так называемые «типовые» решения.



Девелоперский проект «Берег – Остров».
Изображение с сайта yunitskiy.com



Девелоперский проект «Лазурь». Изображение с сайта yunitskiy.com

Причём многие из них проектируются с учётом последующей адаптации под климатические условия других стран, континентов. При этом отдельные технические решения будут выведены на рынок уже в самом ближайшем времени, ещё до сертификации транспортной системы. В частности, речь идёт о технологии озеленения крыш, производстве мотор-колеса и струнном ограждении, по поводу которого представители ЗАО «Струнные технологии» уже ведут переговоры с потенциальными покупателями.

DA!: Насколько эти девелоперские проекты сами по себе (без учёта их взаимодействия с СТЮ) являются инновационными и насколько они реальны для практического внедрения (строительства) в ближайшие годы?

SkyWay: Инновационный характер технологии обусловлен оригинальным и эффективным сочетанием широко известных инженерных и технологических решений, а главная инновационная составляющая – это сама технология струнного рельса. По большей части каждый элемент любого проекта SkyWay в отдельности не является чем-то уникальным, и только характер соединения этих элементов в одно целое обеспечивает беспрецедентные конструктивные и эксплуатационные характеристики. Таким образом, реализуемые проекты не являются инновационными по используемым в них материалам и конструктив-

ным элементам, а также включают в себя некоторые традиционные технические решения, но в то же время являются инновационными при их комплексном рассмотрении.

DA!: Планируется ли в рамках ЭкоТехноПарка строительство пробных объектов, связанных с промышленной или жилой архитектурой?

SkyWay: Да, это мультифункциональные анкерные опоры и эко-коттеджи. В ЭТП функции анкерной опоры будут совмещены с функциями двух пассажирских станций (городской – на втором этаже, высокоскоростной, вместе с садом – на третьем), автоматизированного диспетчерского центра, энергоузла, мощностью порядка 500 киловатт, а также музея SkyWay. При желании заказчика анкерная опора может быть совмещена с жилыми зданиями, торговыми центрами и любыми другими строительными объектами.

Уникальность здания состоит также в том, что оно фактически не будет изымать почву за счёт озеленения кровли, на которой будет посажен полноценный сад, что особенно ценно для мегаполисов. Вся занятая под строительство почва будет обогащена гумусом и перенесена наверх, на «второй уровень».

Помимо того, в городской среде благодаря созданию «зелёных» крыш локально улучшается качество воздуха, улучшаются условия



Девелоперский проект «Остров». Изображение с сайта yunitskiy.com



Род Хук (слева) и Анатолий Юницкий (в центре) во время экскурсии по ЭкоТехноПарку

эксплуатации зданий, происходит их охлаждение и уменьшаются теплопотери, создаётся дополнительная среда обитания для птиц и насекомых, для растений, для самого человека, создаются дополнительные места уютного и экологически чистого отдыха. И это уже великий шаг на пути к экологически чистым и здоровым городам.

Ещё примером совмещения различных функций в одном объекте с анкерной опорой являются анкерные опоры лёгкой городской системы, которые строятся с учётом того, что в дальнейшем их и пространство между ними можно будет реконструировать до многофункционального комплекса, который будет включать в себя полноценный вокзал для данной системы, а также административные и офисные помещения, эксплуатируемую кровлю с плодовыми садами, кафе и смотровой площадкой. В эко-коттеджах будет реализован принцип автономного жилья, с садом и огородом на крыше, которое способно обеспечить всем необходимым для жизни: защищённость от негативных природных воздействий, автономная тепловая и электрическая энергия, пища, вода и др.

Что касается промышленности, то в ЭТП предусматривается строительство грузовой системы, которая будет демонстрировать работу струнного транспорта при перевозке различных грузов, их погрузке и выгрузке на специальных погрузочно-разгрузочных терминалах. А также планируется размещение производственного корпуса, в котором будут осуществляться процессы по сборке необходимых составляющих для путевых транспортных структур и самого транспорта.

DA!: Есть ли на сегодняшний день хотя бы частичные примеры реализации девелоперских проектов с перспективой их последующего подключения к сети SkyWay?

SkyWay: Да, как было сказано выше, это струнное интеллектуальное ограждение, которое на данный момент установлено по периметру



ЭТП и является элементом струнной транспортной системы SkyWay. В самое ближайшее время в Минской области будет запущен проект, связанный с применением технологии озеленения крыш.

DA!: Если внимательно присмотреться к уже опубликованным девелоперским проектам, относящимся к жилому строительству, то все они имеют в плане радиальную форму. Отчасти это обусловлено техническим радиусом на конечных или поворотных участках трасс SkyWay. Однако это важно лишь для самих транспортных узлов. А в данных проектах даже не соприкасающиеся с дорогой элементы зданий и прилегающих территорий имеют в плане круглую или эллипсную форму, с чем это связано?

SkyWay: Это связано с тем, что линейные города – пешеходные. Радиальная форма позволяет максимально сократить расстояние между зданиями, а, следовательно, путь, который человеку необходимо будет пройти пешком от здания-доминанты, являющегося транспортным узлом, торговым или развлекательным центром и так далее, до своего дома.

Кроме того, это сделано с целью обеспечения архитектурного единства таких городов, т. к. здания-станции являются архитектурной

доминантой и остальные здания подстраиваются под них. Также для многих уже не секрет, что круглые в плане здания имеют ряд значимых преимуществ по отношению к зданиям с углами. При одинаковой площади в плане, площадь наружных ограждений у «круглых» зданий меньше, что снижает теплопотери в холодное время года, экономит строительные и отделочные материалы, что в свою очередь уменьшает трудозатраты.

А сама геометрия цилиндра делает конструкцию здания жёстче, прочнее и устойчивее, что особенно важно при строительстве в местах, где могут быть просадки и оползни, а также в более сейсмоопасной зоне.

DA!: Продолжая изучение девелоперских проектов SkyWay, бросается в глаза тот факт, что почти все они рассчитаны прежде всего на реализацию в тёплом климате. Не только проекты на берегу или островах, но и индивидуальные дома на проекте «Оазис» относятся к архитектуре умеренного климатического пояса. Связано ли это с надеждами на реализацию таких проектов в первую очередь в странах с тёплым климатом, или имеются какие-то другие причины для таких архитектурных решений?

SkyWay: Безусловно, связано, и тому есть определённые основания – ведь прежде, чем приступать к разработке какого-либо проекта, нужно быть уверенным в том, что на проект, как на любой другой продукт, будет спрос.





Так, сотрудничество с Австралией представляется нам реальным уже в обозримом будущем, и тому есть подтверждение: совсем недавно минский офис группы компаний SkyWay посетила австралийская делегация во главе с Родом Хуком – весьма уважаемым и опытным руководителем компании Rod Hook and Associates (RHA), экс-руководителем Департамента планирования, транспорта и инфраструктуры Южной Австралии. Род Хук принимал участие в реализации самых разных проектов, включая инфраструктуру, транспорт, охрану окружающей среды.

Его успешная работа повлияла на то, как живут и работают люди в Южной Австралии, в частности, в Аделаиде. Речной порт Expressway, подземные скоростные тоннели, расширение и реконструкция трамвайных путей, пешеходные мосты – это далеко не полный список деятельности господина Хука. Аделаиду в шутку стали называть «городом двадцати минут» – именно столько требуется, чтобы добраться с окраины в деловой центр. Однако в последнее время дорожная сеть с трудом справляется с увеличением количества транспорта.

Так как господин Хук в течение последних десяти лет был ответственным за контроль и выполнение проектов по программе капитальных вложений в транспорт и инфраструктуру общей суммой более 10 миллиардов долларов США, он не мог не заметить нарастающую транспортную проблему. Первый визит Рода Хука в наш офис в Минске состоялся в сентябре прошлого года, когда строительство ЭТП только началось. 13 июня 2016 года расширенным составом австралийская делегация посетила столицу Беларуси во второй раз.

К этому моменту Родом Хуком уже достигнута договорённость о строительстве участка дороги SkyWay для Университета Флиндерса в Аделаиде. Создание этой линии обеспечит наилучшую связь кампуса Бедфорд с Медицинским центром Флиндерс, а также с перспективной железнодорожной станцией «Флиндерс», которая будет продолжением существующей железной дороги от станции «Тонсли». Проект получил широкий резонанс в австралийской прессе и заинтересовал представителей нескольких крупных инжиниринговых компаний, заявивших о своей заинтересованности в его развитии.

По результатам предварительных переговоров из их числа была сформирована прибывшая в Минск делегация во главе с самим Родом Хуком. Целью визита стало проведение экспертизы технологии, ознакомление с текущим этапом строительства ЭТП, а также обсуждение деталей дальнейшего сотрудничества.

В ходе визита были рассмотрены различные варианты трассы, станций и промежуточных опор, учитывая специфику существующих климата, рельефа, застройки, растительности и др.

При разработке этих вариантов учитывались все существующие сложности, которых на участке в 550 метров оказалось немало: перепад высот в 50 метров, прохождение над автомобильными дорогами, многоуровневыми стоянками, высокорослыми деревьями, вблизи от зданий и сооружений, вписывание в достаточно ограниченные по площади участки земли в непосредственной близости от функционирующих зданий и рекреационных пространств.

Планируется не просто решить эти задачи, но и сделать это с минимальным вмешательством в существующую природную и городскую среду.



Нельзя не отметить, что при всём этом система SkyWay может обойтись гораздо дешевле в сравнении с традиционными широколейными рельсовыми системами и легкорельсовой инфраструктурой.

Этот адресный проект является отличной возможностью внедрения и демонстрации инновационных разработок нового вида транспорта, коммуникационных технологий, методов и приёмов сохранения, восстановления и рационального использования природных ресурсов. Господин Хук и Анатолий Юницкий согласовали дорожную карту применения технологии SkyWay на территории Австралии и подписали соответствующие документы.

.... * * * ....

Раскрывая секреты, или Семейный юнибайк

Анатолий Юницкий о стоимости приобретения и ТО личного юнибуса.

Ответы на все вопросы об опытном производстве конструкции в полную величину. Персональный юнибус и роскошные машины – суперкары.

Технология SkyWay – комфортабельнее, безопаснее и экономичнее любого автомобиля. Транспорт от 1000 (тысячи) долларов! Экономия топлива (энергии) – более 10 тысяч долларов на семью в год при регулярном использовании персонального (семейного) юнибуса.

Сравнение автомобиля и персонального юнибуса.

Вся правда о Bugatti и Tesla. Юнибус – аналог самолёта за 1000 (тысячу) долларов. Скорость до 450 км/ч – самый быстрый автомобиль в мире!

Совсем недавно мы вместе с вами посетили опытно-экспериментальный отдел – Центр модельно-макетной работы нашей организации – и получили достаточно подробную информацию о его работе. Тем не менее, пару каких-то странных конструкций в натуральную величину в Центре этого подразделения вызвали бурю вопросов, суждений, недоумений и даже… инсинуаций.

Для того, чтобы получить ответ на все эти вопросы, мы обратились к Генеральному конструктору Анатолию Юницкому – создателю Струнной технологии SkyWay, попросили снять завесу с тех задрапированных таинственных конструкций, которые привели в недоумение наших зрителей. Что же там испытывается на том экспериментальном полигоне, площадке, ТехноЭкоПарке?

– Мы изучаем эргономику салона пассажирского городского транспортного средства – юнибуса и личного, частного, скоростного юнибайка. Если вспомнить историю, то возникает вопрос – почему автомобильный транспорт победил железнодорожный? Ответ простой – потому что автомобилем может владеть любой человек. А поезд или вагон железнодорожный не купишь, да и нет смысла его покупать. Это одно. А второе, что дорога подошла к каждому дому. От двери до двери. Автомобиль может стоять у подъезда дома. Железная дорога этого обеспечить не может – до станции или вокзала нужно ещё добираться.

Я сам инженер путей сообщения и когда проектировал струнный транспорт, сегодня мы его называем SkyWay, то, естественно, понимал, что основным пользователем будет простой человек. Семья. И когда-то Форд правильно сделал выбор – сделать семейный автомобиль. Недорогой, качественный. Чтобы каждая семья имела возможность его себе приобрести. И он выиграл. Хотя многие с ним спорили, даже подавали на него в суды – его же акционеры, утверждали, что он ведёт неправильную политику. Вместо того, чтобы продавать каждый автомобиль по десять тысяч долларов, он их продаёт всего по 500 долларов. А простой расчёт показывает, что если бы он сделал 100 автомобилей и продал их по 10 тысяч долларов, то миллион бы заработал. А если продавать по 500 и продать миллион, то заработать можно 500 миллионов долларов. Экономика абсолютно другая и понятна всем.

Но когда мы говорим о семейном транспорте, то здесь выдвигаются очень жёсткие требования по качеству и эффективности. Ведь мы знаем, насколько неэффективен легковой автомобиль. Его сегодня ругают все, кто имеет его и кто не имеет. Факт загазованности, высокая аварийность, смог, пробки, высокая себестоимость проезда, большой расход топлива в переводе на транспортную работу – это недостатки автомобиля, и вот эта массовая автомобилизация, которая произошла за сто лет, привела практически, если взять мегаполисы, к коллапсу городов. И время диктует уже новые требования – надо из этой ситуации выходить, и чем быстрее, тем лучше. Транспорт должен быть совершенно другим. Но он, в том числе, должен быть личным и частным, персональным.

Новый возникает вопрос. А сколько же будет стоить персональный юнибус, и во что обойдётся его техническое обслуживание?

Приведу цифры для сравнения. С тем же Бугатти. Для того, чтобы транспорт был эффективным, а мы живём на планете, где есть атмосфера, и при большой скорости передвижения – 300–400–500 км в час, основная работа, основные затраты энергии уходят на преодоление аэродинамического сопротивления, 90-95 процентов энергии уходит именно на это. Поэтому аэродинамика в этом вопросе – самое главное.

И в предыдущие годы, а я занимаюсь продувками юнибуса в аэродинамической трубе с 1994 года, более двадцати лет, – мне удалось улучшить аэродинамику и снизить коэффициент аэродинамического сопротивления Сх до значения 0,06. У Бугатти Сх равен 0,38. Выходит, что у нас в шесть раз лучше.

Если тот же Бугатти будет тратить на аэродинамику, при тех же размерах (при той же площади поперечного сечения) и при той же скорости 1000 лошадиных сил, то у нас на это же понадобится всего 200 лошадиных сил.

Я не раз говорил, что мне удастся улучшить аэродинамику до Сх=0,06. Казалось бы, какая разница – 0,38, или 0,075, или 0,06? И я перевёл эти цифры – аэродинамику – в деньги.

Расчёты показывают, что уменьшение аэродинамического сопротивления Сх на 0,38 – 0,06 = 0,32 даёт уменьшение необходимой мощности двигателя высокоскоростного юнибуса при скорости 500 км/час на 2100 кВт. В расчётах учтены плотность воздуха, скорость в кубе, мидель (площадь поперечного сечения) корпуса юнибуса, его Сх, а также потери в редукторе (10%).

И если персональный семейный юнибус будет работать в сутки всего два часа, а остальное время будет стоять в гараже, то за год экономия 2100 кВт мощности привода сэкономит около 300 тонн (!) топлива (или 350 тысяч литров). А по мировым ценам эта экономия составит 350 тысяч долларов. И если будет использоваться не топливо, а электрическая энергия, которая, предположим, в будущем будет в 5 раз дешевле, чем углеводородное топливо, то всё равно экономия составит 70 тысяч долларов. И это для одного хозяина юнибуса.

Если в мире в будущем будет хотя бы 100 миллионов личных юнибусов – один на 80 человек населения, – то годовая экономия энергии (топлива) составит 7 триллионов долларов. А если будет один миллиард персональных юнибусов, как сегодня легковых автомобилей, то годовая экономия электрической энергии составит 70 триллионов долларов в денежном эквиваленте, что при переводе в топливо даст экономию в 350 миллиардов тонн в год. Для сравнения: сегодня в мире добывают в год 5 миллиардов тонн нефти, то есть в 70 раз меньше. Вот такие рождаются цифры, если начинаем переходить с традиционной скорости в 100 км/час к скоростям в 500 км/час. Ничего странного в этом нет, так как при увеличении скорости мощность аэродинамического сопротивления растёт в кубической зависимости. То есть, если скорость со 100 км/час выросла в пять раз до 500 км/час, то мощность двигателя должна вырасти в 5×5×5=125 раз.

Так это же одна из характеристик этого семейного юнибуса. И этот расчёт не на одного пассажира, скорее на семью, мы планируем их вместимостью от четырёх до шести пассажиров с большим салоном, достаточным для семейного груза, значительно просторнее, чем в легковом автомобиле. С багажным отсеком, со спальными местами. Предусмотрены и туалеты.

Плюс к этому – автоматическое управление, противосходная система. Транспорт будет двигаться над землёй, поэтому не будет эффекта экрана.

Тот же Бугатти в одном из своих вариантов исполнения с его скоростью 430 км в час имеет мощность двигателя 1700 лошадиных сил.

И наш транспорт может стоить… 1000 долларов. Здесь концепция несколько иная, чем в автомобиле.

Автомобиль стоит в гараже – и стоит всё. И салон, в котором вы едете, и двигатель стоит, и колёса стоят, и рама. А здесь транспорт всегда под рукой – у вас дома в гараже стоит только салон семейного юнибуса, стоимость которого может уложиться в тысячу долларов. А ходовая вместе с приводом, тормозами, автоматической системой управления и т. д., пусть стоимостью и в 100 тысяч долларов, приезжает к вам для каждой поездки из сервисного центра, под заранее согласованный заказ.

Захотели куда-то поехать, пожалуйста, карета, как говорят, подана, она уже стоит у подъезда. И не надо думать о техническом обслуживания, беспокоиться, хватит ли энергии (топлива), – всё вам предоставляется, потому что за вас всю работу взяла на себя обслуживающая организация.

Говорить об этом можно, но не показывать – раньше времени мы секреты не выдаём.

У нас много конкурентов. А вот когда поставим на рельсы, тогда пусть весь мир увидит, что это такое.

А то, что мы показывали на выставках и будем показывать, будет существенно отличаться от тех экземпляров, которые мы поставим на струнные рельсы. Это будет что-то новое и фантастическое, доселе невиданное, и в снах своих никто этого не видел.

Но… Подождём. Ждать осталось недолго.

.... * * * ....

Пуховичская районная газета постоянно следит за ходом строительства «Небесной дороги» в ЭкоТехноПарке, что находится рядом с Марьиной Горкой. На возведении дороги трудятся местные жители, строительные организации – все заинтересованы в том, чтобы всему

миру доказать и показать, что начало нового транспорта осуществится под Марьиной Горкой, и сам город войдёт в историю.

В последний день уходящего 2016 года, побывав на территории строительства, Елена Иванова написала в своей газете этот материал:

«И мы следим за SkyWay»

30 декабря 2016 года

Шаг за шагом к осуществлению своей мечты продвигается инженер Анатолий Юницкий, автор SkyWay и генеральный конструктор ЗАО «Струнные технологии».

Так получилось, что за этим процессом особенно пристально следят и жители нашего района, где ведётся строительство ЭкоТехноПарка, экспериментальной и демонстрационной площадки для транспорта будущего: ЭкоТехноПарк разместился на 35 гектарах недалеко за чертой Марьиной Горки. Он, как планируется, станет действующим промышленным образцом технологии SkyWay. В нём будут представлены тестовые участки трёх видов транспортно-инфраструктурных комплексов.

ЭкоТехноПарк, по словам генерального конструктора, «станет отправной точкой для того, чтобы струнный транспорт из категории «теоретически проработанный проект» перешёл в категорию «хорошо продаваемый товар».

Уже более года на стройплощадке в нашем районе достаточно активно ведутся работы: от непосредственно связанных со строительством до интересных агрономических экспериментов. Об этом мы писали на страницах газеты в течение года и в ожидании главного события, которое анонсировалось во время открытия знака «Нулевого километра» струнных дорог, – испытания юнибайка. Оно было намечено на осень 2016 года.

– И мы сдержали своё обещание, – говорит Надежда Косарева, генеральный директор ЗАО «Струнные технологии». – 29 ноября юнибайк успешно проехал свои первые километры. Скорость, развитая им на трассе, которой ещё не придано расчётное предварительное натяжение, достигла 60 километров в час. За первыми испытаниями юнибайка наблюдали не только мы, непосредственные его создатели, но и многочисленные гости, в том числе из-за рубежа. Это значит, что труд коллектива общей численностью 220 человек был не напрасным. Мы верили, работали и получили ожидаемый результат. Это только первый шаг, однако мы уже удовлетворены тем, что смогли заявить о себе.



Подводя итоги минувшего года, Надежда Геннадьевна отмечает, что реализация проекта SkyWay принесла пользу и жителям района. На стройплощадке создано 15 рабочих мест для пуховчан, а в будущем году возникнет необходимость в специалистах-строителях, и появятся новые рабочие места.

Начата работа по экопроектам с учреждениями образования района: школьники и педагоги уже узнали, что такое зелёные крыши, а весной смогут принять участие и в работах по их созданию.

– В ЭкоТехноПарке SkyWay осенью была оформлена первая зелёная крыша на анкерной опоре, совмещённой со станцией для городского и высокоскоростного транспорта. Высажены деревья, кустарники, – рассказывает управляющий ЭкоТехноПарком Сергей Романовский. – И она будет не одна. Детей, я уверен, такие технологии безусловно заинтересуют.

Весной вновь начнутся и другие работы по благоустройству территории ЭкоТехноПарка, которые не могли активно вестись в этом году из-за строительных работ. Но всё же на территории уже высажено более 5000 деревьев разных пород. А планируется высадить более десяти тысяч зелёных насаждений.

В уходящем году работники ЭкоТехноПарка успешно апробировали современные экотехнологии на двух экспериментальных грядках, с которых собрали небывалый урожай. Во всяком случае, говорят, работникам офиса не нужно было ходить за огурцами, редисом и помидорами на рынок.

Откатали в ЭкоТехноПарке и первый мёд с собственной пасеки. Вкус необыкновенный!

И всё же главные успехи связывают здесь со строительством. Несмотря на зимний период, на стройплощадке продолжаются работы по возведению путевой структуры на участке городской и высокоскоростной трассы, идёт строительство анкерной опоры-станции для грузового транспорта.

На этих работах заняты специалисты районных организаций – «Пуховичского ПМС», ООО «Строймонтаж», Марьиногорского завода железобетонных изделий, филиала «Белэнергостройиндустрия», «Пуховичского райагросервиса».

Кроме того, в столичном офисе работают 15 конструкторских бюро, которые занимаются различными направлениями в разработках транспортной системы Анатолия Юницкого.

Говоря об этом, нужно отметить, что важным шагом для коллектива компании SkyWay стало и декабрьское подписание соглашения между ЗАО «Струнные технологии» и Научно-техническим центром НИИ Горэлектротранспорта, входящего в структуру Министерства транспорта России, о сотрудничестве в рамках проведения процесса сертификации.

Уходящий год, по словам Надежды Косаревой, в целом можно было бы назвать годом знакомств. Компания знакомила с собой и знакомилась сама, активно участвуя в международных выставках, заявляя о себе и представляя свои разработки. А также принимая у себя делегации из разных стран.

В Минске и Марьиной Горке побывали делегации из Турции, Индии, Швейцарии, России, Австралии, Республики Филиппины, Канады, Эстонии и других стран. Целью визитов было ознакомление с текущим этапом развития технологии SkyWay, обсуждение и согласование стратегии продвижения струнного транспорта в регионах.

Для этого несколько дней назад территорию ЭкоТехноПарка посетили и представители Национальной Академии наук Беларуси во главе с первым заместителем председателя президиума, учёным в области физики и механики поверхностей на микро- и наноуровне, нанодиагностики, академиком Национальной академии наук Беларуси, доктором технических наук, профессором Сергеем Чижиком. В ходе визита стороны договорились о дальнейшем сотрудничестве между SkyWay и Национальной академией наук Беларуси.

– Таким образом, текущий год стал одним из самых продуктивных для группы компаний SkyWay, – говорит генеральный директор ЗАО «Струнные технологии» Надежда Косарева. – Создание первых промышленных образцов подвижного состава струнного транспорта, участие в международных транспортных выставках, высокий темп

строительства ЭкоТехноПарка, начало испытаний и процедуры сертификации инновационной транспортной системы – такой объём выполненной работы позволяет говорить о том, что мы делаем уверенные шаги к осуществлению поставленной цели. И в новом году, мы верим, нас ждёт ещё много открытий и побед.

.... * * * ....

Сергей Романовский,
управляющий ТехноЭкоПарком

Прикасаясь к истории будущего



С чего всё началось? Однажды увидел, что рядом с Марьиной Горкой развернулось какое-то строительство. Меня это заинтересовало. Когда пошёл к бульдозеристам, которые корчевали кустарники, и поинтересовался у них, для чего они проводят такую работу, в ответ услышал: «Здесь начинается строительство струнной дороги».

А дальше… Дальше я решил написать письмо автору струнных дорог.

«Уважаемый Анатолий Эдуардович!

Целый месяц решался написать это письмо. Буду очень признателен, если вы найдёте время прочитать мои откровения, на которые меня подтолкнула книга Анатоля Боровского «Юницкого небесные дороги».

Однажды, зайдя в кабинет к начальнику отдела архитектуры и строительства Пуховичского райисполкома Татьяне Силивончик, я увидел книгу с очень привлекательной обложкой из области фантастики. Так как я в детстве очень любил фантастические произведения, руки сами потянулись к этой книге. Потом в разговоре узнал, кто такой Анатолий Эдуардович Юницкий и как он появился в нашем районе. Попросил взять книгу домой.

И это была действительно «фантастика» – с каждой прочитанной страницей я чувствовал, как сам начинаю внутри меняться по отношению к себе, к жизни, к смыслу жизни. Книга написана доступным, простым и в то же время интригующим стилем, отчего появлялось желание узнать, «что же будет на последующих страницах», и самое главное – прочитав книгу, возникало желание прочитать её снова и снова.

Я уверен, что продолжение будет, тем более, что SkyWay уже шагает по Планете «семимильными» шагами!

От всей души желаю успехов в развитии и процветании небесной дороги на всеобщее благо!

…Ловил себя на мысли, что нужно войти в интернет и поискать ответы на многие вопросы, которые возникли после ознакомления с проектом Юницкого. Перед тем, как сделать это, вновь перечитал книгу. Открыл опять что-то новое для себя, и возникло от этого ещё больше вопросов.

Подготовившись морально, я «переступил» порог сайта SkyWay. Передо мною открылось ещё более увлекательное и содержательное чтиво и видеосюжеты. Опять пришло ко мне удивительное чувство – мне казалось, что я Вас знал всегда, давным-давно, но просто по каким-то причинам мы не встретились. Снова и снова углубляюсь в Ваш проект, изучаю, анализирую, просматриваю новости сайта или интервью, которые интересно ведут Михаил Кириченко и Евгений Кудряшов, и интересно описывает события Евгений Петров.

И однажды ко мне, среди ночи, пришла шальная мысль: «А что если… Как бы это было прекрасно и замечательно, если бы и меня подключили к этой небесной дороге! Если бы это так случилось, то я…» Даже боялся дальше мечтать и мысленно продолжать, что было бы, если это могло произойти. Человек я не суеверный, хотя боюсь это утверждать однозначно, но боялся спугнуть свою птицу счастья, птицу надежды…

Вы читаете ещё моё письмо? Если да, то хочу немного поведать о себе.

С чего начать?

Родился в городе Климовичи Могилёвской области в 1969 году. В 1984 году после окончания восьми классов ушёл в «свободное плавание», поступил в Оршанское педагогическое училище по специальности «Преподавание черчения и технического труда». Потом два года службы в армии – в инженерно-строительных войсках Балтийского флота, в Калининграде.

Город Климовичи после катастрофы на ЧАЭС был подвержен радиоактивному загрязнению, поэтому после службы с женой и годовалым сыном переехали в Пуховичский район – в городской посёлок Свислочь. Начали всё с чемоданов, и в средней школе начал работать учителем начальных классов.

Закончил Могилёвский педагогический институт по специальности «история и общественно-политические дисциплины». Обучал детей истории и философии, жизни на предмете «Человек, природа и общество».

Работать учителем нравилось, но в девяностые годы, да и сейчас, за учительскую зарплату дом не построишь, да и как мужчина нормальную семью не сможешь содержать.

После того, как отработал девять лет в школе, директор ОАО «Завод горного воска» предложил поработать в бюро маркетинга в составе отдела сбыта. Через полтора года по моей инициативе и уже под моим руководством на предприятии был создан отдел маркетинга, который существует и по сегодняшний день. Все прописные истины в области промышленных и коммерческих отношений изучал самостоятельно из литературы и наблюдая за более опытными коллегами. По крайней мере, учителя не надо было учить учиться.

Участие в выставках по всему СНГ и Прибалтике, изучение рынков сбыта, продвижение на рынок своей продукции. Изучение перспективных видов продукции с просчётом рыночной потребности. Приятно смотреть на новый цех парафинов ОАО «Завод горного воска», когда ты стоял у истоков развития и разработки «парафиновой» темы в РБ.

Отработал около пяти лет на ОАО «Завод горного воска», поступило приглашение на ОАО «Руденск» (ведущее предприятие республики по выпуску светотехнических изделий) специалистом по таможенному оформлению в отдел маркетинга и ВЭД. И опять с нуля – неизведанное направление таможенной и внешнеэкономической деятельности – такие знания как обучение на реальной практике не даёт ни один вуз.

Через полтора года директор предложил возглавить отдел снабжения и внешней кооперации, где я дополнительно начал получать снабженческие навыки, навыки управления складским хозяйством.

В 2008 году в районе появляется новое предприятие ЗАО «Август-Бел» – дочка ЗАО фирмы «Август» от Москвы. Просмотрев в интернете информацию о данной компании, я понял, что не могу упустить свой шанс принять участие в грандиозной стройке нового предприятия в чистом поле Пуховичского района. Решился и выслал свое резюме. 1 октября 2008 года был принят в команду ЗАО «Август-Бел». Начался совсем другой этап моей жизни. Самое прекрасное время всей моей трудовой деятельности попало на первые два года строительства нового завода.

И вот я строю новое предприятие, новое будущее. Меня просто «понесло» от работы, было приятно чувствовать себя членом такой боевой команды. Когда ты уже не думаешь о зарплате, а живёшь общим делом. Благодаря действиям всей команды за девять месяцев в чистом поле возникло современное европейское предприятие, которое

и дало первую продукцию агропромышленному комплексу республики. Правда, скорость строительства установил Совет Министров как одно из условий для размещения химического предприятия на территории РБ. Мы смогли выдержать все сроки, выложившись по максимуму. Предыдущий опыт мне очень помог в закупке, банковском и таможенном оформлении сложного оборудования по импорту, закупке строительных материалов и контролем подрядных организаций по закупке строительных материалов, использованию строительной техники и многом другом.

Когда пришёл на предприятие, у меня в подчинении было только три человека: кладовщик, снабженец и специалист по транспорту. В течение пяти лет было создано уже шесть подразделений предприятия – около 60 человек, входящих в службу логистики: отдел сбыта (реализации), отдел ВЭД, отдел снабжения, складское хозяйство, отдел транспортных перевозок, транспортный участок. Благо, что все эти направления деятельности я уже познал «своей шкурой», что позволяло правильно и без ошибок подбирать необходимый дееспособный опытный персонал. Эта структура работает на ЗАО «Август-Бел» и сегодня.

Но пришло время оставить эту работу – пригласили работать в Пуховичский райисполком, – предложили должность начальника жилищно-коммунального отдела. У меня остались самые хорошие и тёплые отношения с «августовцами», директором, главным бухгалтером, управлением, персоналом. Много друзей осталось и в московском «Августе».

Прочитав книгу о Вас, я как будто возродился. Глубоко уверен, что могу быть полезным на большом и тернистом пути к достижению Вашей великой цели. Дом я построил, двух сыновей вырастил, деревьев посадил несколько сотен, осталось найти работу по душе, к которой я постоянно шёл и стремился. Я в Марьиной Горке, а совсем рядом находится ТехноЭкоПарк. Он меня притягивает и завораживает.

Спасибо, что уделили время на чтение моих откровений!

Удачи Вам в великом и Богоугодном деле!

P.S.

…Работая в «Августе», успел получить второе высшее образование в БГЭУ по специальности «Экономика и управление предпринимательской деятельностью». Всевозможные курсы: «Складская логистика и эффективное управление складом», «Профессиональные умения менеджера». Принимал активное участие в подготовке предприятия к сертификации СМК ISO 9001:2000, подготовке и описании бизнес-процессов. Закончил курсы повышения квалификации в ГУО «Институт повышения квалификации и переподготовки руководителей и специалистов промышленности» по теме «Производственный контроль за соблюдением требований промышленной безопасности».

Придя на работу в райисполком, прошёл двухмесячную проверку, брали рекомендации даже у тех руководителей, с которыми работал. Являюсь членом комиссии по продаже земельных участков с аукциона при Пуховичском райисполкоме.

Надеюсь, Анатолий Эдуардович, что 19 июня познакомимся не виртуально. Появится желание встретиться раньше, например, на территории будущего ЭкоТехноПарка SkyWay, буду рад, мой телефон для Вас доступен в любое время.

И вот – случилось.

Поздно вечером, когда мы уже укладывались спать, подал голос «мобильник».

– Не спите, Сергей? Это Анатолий Юницкий. Не смогли бы вы завтра до обеда приехать ко мне? Есть разговор.

– Буду завтра у вас в 12.00.

В ту ночь мне так и не удалось заснуть. Мысли роем летали в голове, и тысячи вопросов задавал сам себе.

Прибыл в назначенное время.

И разговор, как говорят, у нас был короткий – несколько минут. Несколько уточняющих вопросов – и:

– Предлагаю вам возглавить работу ЭкоТехноПарка, стать его управляющим. Можете оформляться сегодня, если при себе есть документы, а нет – так завтра. И послезавтра можете приступать к работе.

Я оцепенело смотрел на него, как будто не слышал его слов, только слышал, как громко билось сердце в груди, ответил:

– Спасибо. Я не подведу.

…И так я стал управляющим.

Но вначале мне пришлось совмещать основную работу со снабжением. Так как эта работа мне была очень хорошо знакома, до 1 мая 2016 года я находился в Минске на проспекте Дзержинского, 104, организовывал службу снабжения по закупке комплектующих и строительных материалов. Когда нас стало уже четыре человека, я приступил непосредственно к выполнению своих обязанностей в качестве управляющего ЭкоТехноПарка в Марьиной Горке.

В мои обязанности входила организация работы по планированию и координации всей деятельности на огромной территории. Обеспечение сохранности и содержания общего имущества, поддерживать его в исправном техническом и эстетическом состоянии. Организовывать работу и наладить эффективное взаимодействие подразделений «ЗАО «Струнные технологии», работающих на территории ЭкоТехноПарка и подрядных строительных организаций. Представлять интересы ЗАО «Струнные технологии» от имени управляющего в государственных, кооперативных, коммерческих предприятиях, учреждениях, общественных организациях Пуховичского района. Так что работы хватает.

На данный момент в обслуживании территории участвует около двадцати сотрудников: охранники, техники-озеленители, агроном-садовод, пчеловод, механик, два тракториста, кладовщик и пять подсобных рабочих. В наши функции входит благоустройство, озеленение и постоянное поддержание чистоты и порядка на всей территории.

К осени 2017 года проделана огромная работа по превращению бывшего танкового полигона, где остались глубокие рвы, остатки блиндажей, свалки из мусора, колейные ролевые дороги, дикие заросли и кустарники, в прекрасную озеленённую парковую зону площадью около тридцати гектаров.

На всей территории была проведена рекультивация земель и посев культурных трав. Посажен плодовый сад, в котором растут яблони, груши, вишни, черешня, виноград, слива, алыча, – около 3 000 деревьев. Согласно проекта ГНУ Центрального ботанического сада НАН Беларуси продолжается высадка деревьев и кустарников для создания парковой зоны. Всего планируется высадить более 10 000 деревьев.

Наш небесный транспорт не причиняет никакого вреда окружающей среде. Ещё в процессе строительства путевых структур и испытаний подвижного состава нами дополнительно было сделано:

– спроектированы и установлены высокие грядки, на которых применяются собственно разработанный состав почв и новая технология выращивания культур;

– около гостевого дома выкопаны и зарыблены пруды;

– имеется своя пасека в количестве 14 ульев;

– установлен парник (теплица), где выращивается рассада цветов для последующего оформления и озеленения территории;

– озеленили крышу гостевого дома и двух анкерных опор высокоскоростной и городской путевой структуры, анкерные опоры лёгкой и провисающей путевых структур.

Уже два сезона собираем урожай овощей, фруктов и зелени – всё это постоянно поступает в центральный офис в Минске для наших сотрудников. На данный момент я нахожусь в подчинении генерального директора ЗАО «Струнные технологии» Надежды Косаревой.



Верхний ряд слева направо: подсобный рабочий Андрей Витковский, управляющий ЭкоТехноПарка Сергей Романовский, техник-озеленитель Ирина Фридрих, пчеловод Юрий Есипенок, тракторист Дмитрий Соловьёв, агроном-садовод Максим Поворотный, техник-озеленитель Ирина Соловей.
Нижний ряд слева направо: подсобный рабочий Александр Попчик, подсобный рабочий Владислав Майко, подсобный рабочий Сергей Размыслович, подсобный рабочий Валерий Багрим, тракторист Павел Винник

Кураторами по развитию и строительству ЭкоТехноПарка являются заместитель генерального директора по агро-биотехнологиям Василий Павловский, который отвечает за озеленение и благоустройство территории, заместитель директора Александр Князев – ведёт вопросы строительства.

Прошло более двух лет, как я в этой должности. За это время в ЭкоТехноПарке сложился дружный и сплочённый коллектив, где каждый ощущает себя причастным к большому и великому проекту, дающему надежду всему человечеству – удивительное передвижение людей по Планете.

Александр Князев,
заместитель генерального директора

Благодарен выбору



Скажу о себе так – по завершению моей службы в Вооружённых Силах Республики Беларусь, а именно по достижении сорока пяти лет, имел право уволиться. Хотя министр обороны продлил мне срок службы ещё на пять лет.

Как говорится, отслужил честно и добросовестно двадцать пять лет, хотя никаких наград – орденов и медалей – не заслужил на военно-мирном поприще, Слава Богу, и решил оставить службу. Уволился. Почему? Военная служба – это в основном однообразие, повторение пройденного, когда с годами становится скучно, зная, что больше ничего интересного на этой дороге не встретишь.

Уволился в звании подполковника юстиции.

Записываться в пенсионеры и почивать на лаврах военного отставника я не хотел. Меня привлекала кипучая деятельность, творческая работа, поиски чего-то нового и неизведанного. Мне такое место на гражданке никто не подготовил, поэтому пришлось его искать самому.

Прошёл и месяц, и два, и три… Ничего не находилось. Военный и юстиция – эти два понятия пока не связывались в единый узел. Я начал усиленно просматривать газеты с объявлениями о приёме на работу. Приглашения были в строители и токари, программисты и дизайнеры, дежурными на проходных и охранниками…

И однажды я наткнулся на непонятное объявление, которое сразу же привлекло моё внимание своей необычностью. Созданная организация «Струнные дороги Юницкого» приглашала к себе людей одержимых и творческих, которые хотели бы принять участие в создании и строительстве небесных дорог. Небесные дороги? О них я никогда не слышал.

Чтобы пойти к руководству и предложить свои услуги, нужно было иметь при себе резюме, прайс-лист, где бы подробно был изложен мой жизненный и военный путь, моя жизненная позиция, мои увлечения. Над этим я трудился несколько дней. Мне хотелось, чтобы, прочитав две странички текста, было видно, кто я есть таков.

Позвонил по телефону, указанному в объявлении, назвался.

– Приходите завтра на собеседование, – ответила вежливо девушка на другом конце. – В десять утра.

Я думал, что со мной будут общаться предварительно люди, которые должны переговорить со мной, уточнить детали, подготовить для встречи с руководителем организации, а мне девушка в приёмной сказала:

– Вас ожидает Анатолий Эдуардович. Пожалуйста, заходите.

Всё оказалось предельно просто. Захожу. Поздоровался. Представляюсь.

– Садитесь. С чем пришли?

– По объявлению. Узнал, что вы приглашаете людей на работу, решил и я попробовать своего счастья.

– Кто вы и откуда?

Положил на стол свои две странички текста. Юницкий внимательно читал строки, что-то уточнял у меня, переспрашивал. Потом отложил в сторону, посмотрел внимательно на меня. Задал мне и один вопрос, и другой, и третий… Я даже удивился, что он уделял мне столько времени, думал, что сразу скажет мне «нет» или «да», а тут «задушевная беседа» длилась около часа.

А потом неожиданно для меня прозвучал вопрос:

– Моим помощником пойдёте?

Я не знал, что ответить, как и не знал, что это такое «заместитель». Тогда он более подробно начал рассказывать о «струнных дорогах», что это за проект, какое за ним будущее. Я видел перед собой человека, который открывал передо мной другой мир, другие понятия о дорогах вообще, какие люди должны этим заниматься… Он увлёк меня своими идеями, своим нестандартным подходом к строительству небесных и космических трасс.

И не только этим. Он рассказал, что будет под струнными дорогами. На земле под ними планируется производить посадку плодовых деревьев, на плодородной земле высаживать овощи и виноград…

Много о чём мы говорили тогда. Он дал мне книгу «Мы – Юницкие», сказал:

– Прочитайте. Может что и почерпнёте. Придите ровно через неделю в это время, и мы продолжим и закончим разговор. Я вас не тороплю с ответом. То, что вы закончили Харьковское авиационно-инженерное училище, очень хорошо. И то, что у вас второе образование – юридическое. Сплав техники и администрирования.

Мы встретились ровно через неделю. И я, обдумав и взвесив всё, после второго разговора-собеседования, произнёс:

– Анатолий Эдуардович, отвечаю на ваш вопрос утвердительно – да, я согласен быть вашим помощником. Буду рад влиться в вашу команду.

Так 2015 год вошёл в мою жизнь неожиданно и согласно моим желаниям и убеждениям.

Находился в кабинете Анатолия Юницкого. Познакомился с Денисом – сыном Анатолия Эдуардовича, который работал вместе с ним. Чётко строгого направления в моей работе сначала не было, оно начало проявляться в процессе нашей деятельности. Сам генеральный директор предложил мне важное направление. Оно заключалось в том, что я должен присутствовать на всех заседаниях, которые он проводил, и фиксировать те моменты и задания, которые ставил руководитель перед конструкторами и проектировщиками. Для того, чтобы самому вникать в те проблемы, вплотную подключаться к ним, контролировать, добиваться их реализации.

Когда видел, что по каким-то причинам затягивалось решение какого-то направления или задания, сам непосредственно подключался, оказывал помощь, и уже вместе доводили проблему до конца. Например, когда другие заместители генерального директора не могли в полном объёме охватить какую-то проблему, не укладывались в предложенные сроки, я сразу же шёл на помощь, вместе впрягались в решение поставленной задачи.

Конечно, всё это видел генеральный директор, отмечал, видимо, что мне удавалось, что не получалось, и тогда уже сам подсказывал, как лучше что-то сделать. А когда видел, что я взваливаю на себя функции его помощников, то предложил мне уже должность заместителя генерального директора. От этого не сузилась конкретика, а ещё больше расширилась и усложнилась.

Объём работы? А он с каждым днём всё расширялся и расширялся. Потому что жизнь ставила перед SkyWay всё новые и новые задачи. Здесь темпы отличаются от государственных предприятий. Когда мы иронизировали надс советским лозунгом «пятилетку – за четыре года», то здесь, можно сказать, этот принцип прижился у нас. Мы не имели право растягивать реализацию проекта Юницкого на долгие голы. Он и так двигал его около сорока лет, и поэтому мы должны были реализовывать его в наикратчайшие сроки.

Мы должны понимать идею конструктива, проектирования, изготовления и производства, осознание технологии того же строительства и изготовления нужной продукции. Кроме этого, ежедневно анализирую тот временной путь, в данном случае того движения

от сознания и созревания мысли до её реализации. Опять же – выявляя какие-то слабые или узкие места, акцентируя на них внимание, постоянно делая определённые шаги для того, чтобы те места получали жизненную силу и стали реальным продуктом. Вот как-то так, не буду заглубляться глубоко, и то даже нельзя выразить словами, выпятить что-то – всё меняется мгновенно, и наша задача – держать ситуацию в руках.

Наша главная задача – довести до совершенства идею Юницкого, сделать её реальной, осязаемой, показать её всему миру, чтобы представители любых стран, увидев жизнеспособный продукт, купили его и реализовали у себя на родине.

Здесь мы подходим к строительству ЭкоТехноПарка. Там мы не только строим, а и возводим сады, изготавливаем плодородный гумус и показываем, как на той земле можно производить экологически чистую продукцию. И туда я наведываюсь часто, чтобы удостовериться, что всё идёт по графику, утверждённому генеральным директором.

Конечный путь реализации технологии, как правило, выражался в его строительстве, реализации проекта. Когда мы вышли на землю, то сразу же увидели недостатки в проектировании и технологии строительства самого объекта. И в данном случае надо было работать не только в ЭкоТехноПарке, а и работать с местной властью, с людьми, тем самым формируя мнение об организации и её руководителе.

Многие в начале нашего пути воспринимали нашу компанию как что-то несерьёзное, временное, игрушечное. Ни в печати, ни на телевидении об этом ничего не говорилось. Жители говорили так: «Что-то строится у нас под боком, а что, мы и сами не знаем, – какие-то летающие вагончики». Даже говорили с насмешкой и иронией, и по другой причине. У нас много противников и конкурентов, поэтому в интернете нас как могли обливали грязью разные тролли и далёкие от этой темы люди, даже откровенные враги, которым поперёк горла стоял наш проект.

Мне приходилось очень, как говорят, напрягаться, чтобы переломить мнение людей хотя бы на участке Марьиной Горки. Я шёл к председателю райисполкома Сергею Ленковцу и архитектору Татьяне Селивончик, рассказывал им о нас, показывал фильмы и репортажи. Приглашал их в ЭкоТехноПарк, и они там встречались с Анатолием Юницким. Он уже проводил для них экскурсию, показывал, что и как строится. Для них в диковинку были юнибайки и юнибусы – это для них было целое открытие. И они сегодня знают, что мы строим, для чего строим. А Пуховичская районная газета очень

часто печатала материалы о SkyWay, рассказывала людям о проекте струнных дорог.

Я обеспечивал безопасность того же проектирования, строительства. У нас же вначале даже не было всей проектной документации, необходимо было на свой страх и риск искать строительную организацию подрядчика, который бы занялся строительством. У нас своей техники на то время не было. Надо было налаживать деловые и дружеские контакты с местной властью, чтобы тот же Госнадзор не прекратил строительство. Что и было достигнуто. И до сих пор мы этим занимаемся.

На сегодняшний день мы выросли из «малых детских штанишек», вводим в эксплуатацию первый пусковой комплекс, получаем разрешение у Госстройнадзора на строительство второго пускового комплекса с учётом тех знаний, ресурсов и опыта, который приобрели за истекшее время. Поэтому с уверенностью двигаемся вперёд, в завтрашнее время.

Вот совсем недавно мы испытывали юнибайк и юнибус на подтверждение показателей прочности.

Испытатели для подтверждения показателей прочности в динамических режимах нагрузили в него столько песка, сколько составлял расчётный вес четырнадцати пассажиров, и запустили Юнибус по струнам. Для подтверждения показателей прочности в статическом режиме вес загружаемого песка был в 1,3 раза больше, чем при динамических испытаниях, а это ни много ни мало почти 1300 кг. Для «малыша» юнибайка вес песка составлял 150 и 220 кг соответственно. Этот песок мы загружали в процессе прохождения приёмочных испытаний подвижного состава.

Видел, как волновался Дмитрий Книга и вся его команда. Это был волнующий момент. Хотя и знали, что ничего непредвиденного не может случиться, но всё же… Приёмочные испытания – это всегда волнительный момент для всех причастных к созданию нового изделия, особенно инновационного транспорта. Но юнибус и юнибайк показали себя с наилучшей стороны – никаких замечаний выявлено не было.

По параметрам подвижного состава, который проходил приёмочные испытания в ЭкоТехноПарке, можно сказать, что транспортные средства, представленные на испытания, с честью и достоинством их выдержали. Получены одобрительные отзывы организации, проводившей испытания, – ООО «НТЦ НИИ ГЭТ» г. Москва. Результатом долгой и кропотливой работы всего коллектива ЗАО «Струнные технологии» стал долгожданный акт приёмочной комиссии, подписанный высшим руководством ООО «НТЦ НИИ ГЭТ». Пришли

к заключению, что струнный транспорт соответствует требованиям национальных и международных стандартов.

Это наши первые шаги по пути к получению документа, подтверждающего безопасность транспортных средств – сертификата соответствия. Уверены, что в скором будущем произойдёт сертификация всего транспортного комплекса.

Ну и немного о себе. Родился в Карельской АССР, когда отец Николай Васильевич, представитель военной авиации, проходил там службу. Мать – Надежда Викторовна – работала мастером на производстве. Отца не стало, мать живёт одна в Берёзе Брестской области.

Мать знает, чем я сейчас занимаюсь, и гордится мной. Каждый год привожу ей календари и буклеты, у неё много книг о струнных дорогах. Она интересуется этим проектом, переживает за нас.

Когда мне пришла пора идти в школу, отец служил в Слониме. Я начал учиться в первом классе школы № 1. А когда перешёл в четвёртый класс, мы переехали в Берёзу.

Закончил среднюю школу и поступил сразу же в Харьковский политехнический институт. Отучился два года, перешёл на третий курс и… оставил учёбу. Решил стать военным. Это желание пришло ко мне ещё со школы, даже отец не оказывал на меня никакого воздействия, оно родилось само. Отец просто обрадовался и одобрил моё желание, как и мать.

Так что вместо учёбы на третьем курсе я перешёл учиться в другое учебное заведение – Харьковское высшее военное авиационное инженерное училище. Институт поменял на училище.

Ну и последнее – моё резюме о моей сегодняшней работе. Подытоживая сказанное и оценивая сегодняшнее моё положение по возведению Струнной дороги Анатолия Юницкого, скажу так – годы, проведённые с ним, дали мне огромный импульс в плане духовного и технического развития, осознания жизни, учёбы у него в определении и оценки того, что есть, и того, что будет завтра.

Анатолий Эдуардович – прекрасный учитель и педагог, талантливый изобретатель и учёный, и я ему благодарен, как прилежный ученик и студент, за ту школу, за тот университет, в котором он является Ректором, и хочу получить у него и ещё один, может, главный в жизни, Диплом – Диплом специалиста ЗАО «Струнные технологии».

Благодарен судьбе, что я влился в коллектив одержимых и талантливых людей, мы всё сделаем для того, чтобы наши небесные птицы завтра полетели по всей зелёной планете.

Иван Лукин,
начальник управления дизайна и архитектуры

Проиллюстрировать теорию



Руководитель дизайн-центра SkyWay Иван Лукин (справа) и скульптор Александр Сурков

Первая часть моей биографии связана с Новолукомлем. В этом городе я родился, прошло моё детство.

Ещё в младших классах увлёкся рисованием: мои работы не раз выставлялись на школьных и иных выставках, члены жюри всегда присуждали призовые места. Когда учился в старших классах, на мне лежала обязанность оформлять стенгазеты, различные стенды, писать плакаты и многое другое.

Хотя учитель рисования мне пророчил дорогу художника, но я уже и сам твёрдо знал, что моя будущая профессия будет связана с живописью, иллюстрированием.

Но и родители, видя моё стремление к рисованию, старались укреплять его, способствовали развитию творчества. Мама – Татьяна Васильевна – работала школьным психологом. Отец – Владимир Петрович – энергетик по специальности, трудился на Лукомльской

ГРЭС. Их поддержку и одобрение я ощущал всегда, за что им и отвечал сыновней любовью и благодарностью.

Поэтому, когда закончил школу, аттестат отнёс в гимназию-колледж искусств имени Ивана Ахремчика. Прошёл первую ступеньку лестницы, которая вела к вершинам искусства.

После этого, поняв, что мне нужно иметь профессиональное образование, поступил в Академию искусств. За время учёбы в Академии я уже сформировался как художник со своим видением жизни, овладел многими секретами живописи, о которых раньше не догадывался. Передо мною открылся мир со множеством красок и оттенков, и палитра, на которую выдавливал краски из тюбика, – был целый мир, сотканный из космоса и цветов, запахов и звуков.

После окончания хотел пойти куда-нибудь на производство, но мои педагоги, увидев во мне преподавателя, попросили остаться в Академии, чтобы я своё умение в живописи передавал студентам. И этот опыт общения с людьми, долгие часы, проведённые со студентами за мольбертом, пригодились мне потом. Это тоже целая наука – преподавать, уметь объединить творческих людей и создать из них живой организм, каждый день вносить в него что-то новое и интересное и никогда не повторяться. Я приобщал их к открытию неизвестных миров, учил, как добиться необычного сочетания и смешения красок, как находить необычное в обычном, в старом новое, в забытом – будущее…

Свои силы применял в различных областях, и мне всегда то было интересно. То ли я делал художественные работы, росписи, создавал витражи, мозаики, то ли занимался графикой, монументальной живописью, дизайном, всегда получал творческое удовлетворение.

Особая тема в моём творчестве – изготовление иллюстраций для издательств. Увлёкся рисованием марок. Это тоже удивительный мир и необозримая Планета! Марки, что я придумал и нарисовал, разлетаются, как птицы, по всему миру. Они, наклеенные на конвертах, извещают народы о том, что существует на земле такая страна как Республика Беларусь.

Выполнял дизайн-проекты резиденции Президента Республики Беларусь, Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны, Национальной библиотеки Республики Беларусь.

Как видите, у меня был довольно-таки обширный творческий диапазон и послужной список, который утверждал, кто я и на что способен.

Я уже был уверен в себе, знал, что могу создать и написать. Овладел разными направлениями в искусстве.

И случайно наткнулся в интернете на информацию, которая извещала о том, что в Минске создаётся структура, команда, организация,

которая своей целью ставит строительство «небесных дорог». Что этой организации требуются люди пытливой мысли, с неординарным мышлением, разных направлений и специальностей.

Заинтересовался. Позвонил по указанному телефону.

– Приезжайте на собеседование, – ответил мне женский голос. – Желательно иметь при себе краткие данные о вашей работе.

В назначенное время явился в ЗАО «Струнные технологии». Меня уже ждал Генеральный конструктор Анатолий Юницкий.

Признаться, ещё до встречи с ним ощутил какое-то душевное и трепетное волнение. Потому что, ознакомившись с его проектом, с его идеей «струнных дорог», представлял себе человека, равного с первооткрывателями – всемирно известными личностями. Разработчик такой гениальной идеи как SkyWay должен чем-то отличаться от простых людей, отличаться поведением и обличьем.

Но когда зашёл в кабинет, сел напротив него, увидел, что передо мной сидел обычный человек, немного уставший, но в глазах горели живые огоньки, в голосе – спокойствие и доброжелательность.

Подал ему два листка, на которых изложил кратко портфолио своих работ, что закончил, где работал. Он внимательно пробежался по страничкам, вник в суть. Потом перевёл взгляд на меня, смотрел, видимо уже, другими глазами, ознакомившись с резюме. Думал, раз собеседование, то буду отвечать на какие-то вопросы, а услышал от него неожиданный вопрос:

– Мы как раз думаем о создании дизайн-центра. Делаем первые несмелые шаги. Ознакомившись с вашим резюме, понял, что вы с вашим опытом вписываетесь в наши общие задачи. Поэтому и ставлю перед вами конкретный вопрос-предложение – не могли бы вы организовать и возглавить дизайн-центр, в котором бы была сосредоточена вся деятельность по визуализации концепций SkyWay?

«Организовать и возглавить? – такое предложение было для меня весьма неожиданным. – Справлюсь ли? Оправдаю ли доверие?..»

Заметив мою нерешительность, Анатолий Эдуардович продолжил:

– Я расскажу вам, каким вижу наш будущий дизайн-центр. Его задача состоит в том, чтобы…

То, о чём он рассказывал, впору вмещалось в рассказ или повесть писателя-фантаста. Он ту фантазию превращал в реальность, вёл меня по той, неизведанной ещё для меня планете, по трассам небесных дорог. Изобразить будущее где-то на грани фантастики, чуда и реальности… Он рисовал всё своей невидимой кистью и предлагал меня в то поверить, увидеть и изобразить. Но изобразить так, чтобы это было в действительности, чтобы можно было поверить в существование каждого болта и гайки, фермы и облачить движущийся транспорт в новый наряд – оригинальный дизайн.

Мы носились уже где-то возле Сатурна и Венеры, Юниты и Луны, а он увлекал меня всё дальше и дальше. И мы уже видели звёздный хоровод, Млечный Путь… Удивительное ощущение и времени, и пространства!

Не помню, сколько длилась наша встреча, но за это время получил мощный духовный заряд, энергетический толчок, который исходил и из космоса, и от самого Юницкого. Я открыл для себя истину – человек должен летать не только во сне, но и наяву.

Кроме этого, сделал для себя и следующее открытие: представшая передо мной картина, нарисованная Великим Магом, стала мне близка и понятна. Более того, отныне я уже знал, что Анатолий Юницкий – не только инженер и изобретатель. Он – творческий человек, обладающий огромными знаниями в разных областях – земных и космических, умеющий убеждать любого человека, не верящего в Небесное Провидение, что человеку разумному всё под силу. Старался всегда во время разговора находить те простые слова и термины, которые подводили человека к раскрытию тайны или истины. И тогда перед собеседником сложное становилось простым и доступным, представлять сложное – простым и реальным. Так случилось и со мной.

Его рассказ-лекция-поэма о колоссальном проекте SkyWay, о его возможностях и перспективах влился в мою душу как криничная чистая вода в пустой сосуд. И я насытился и утолил свою духовную жажду.

И открылось, влилось в моё сознание, что «небесная дорога» – это отнюдь не сказка, не фантазия – это реальная дорога в будущее. Подумал тогда: «В создание этой дороги могу внести свою долю и я, есть возможность вложить в неё весь свой творческий потенциал – уже сегодня».

Сказать, что, став главой созданного дизайн-центра, открыл для себя иной мир – значит, ничего не сказать. Могу сравнить с таким ощущением – будто я из какого-то заколдованного и ограниченного круга вырвался в другое измерение, взлетел на обширный простор, что у меня появились крылья и что в любой момент мог взлететь в небо, оторваться от земли.

Ощутил невиданный до этого размах, ворвался в бесконечное измерение времени, где нет никаких запретов и преград в осуществлении своей мечты. Вот тогда ко мне и пришло осознание того, что я, к большому сожалению, столько времени не ощущал того, что мне было тесно в установленных когда-то и кем-то невидимых, но строгих рамках. В рамках несвободы, подчинения каким-то требованиям и законам.

И когда вздохнул полной грудью того целительного и свежего воздуха, воскликнул: «Что может быть ценнее творческой и независимой атмосферы?!»

Но, как ни странно, мы всё равно подчиняемся каким-то требованиям. И – обязательствам. Войдя, влившись в коллектив «струнных дорог», я себе не облегчил жизнь, сделал её ещё более сложной и трудной. Но это не шло ни в какое сравнение с теми трудностями, какие испытывал до этого, ни в какое! Тогда я ходил по земле с ухабами и рытвинами, а здесь я летаю. Летаю!

Это чувство, конечно же, присутствует в каждом из нас, в нашем коллективе дизайнеров. Вместе мы – сила! Вместе мы – двигатель будущего.

У нас есть свои планы – общие и индивидуальные, есть общее стремление сделать завтра лучше, чем сегодня. Да, конечно, существуют определённые сроки выполнения поставленной задачи. Каждый понимает: малейшее отклонение от заданного времени может привести к сбою в согласованном ритме деятельности всей компании. Мы трудимся не только сидя за компьютером, «золотое зерно» идеи может выкристаллизоваться весьма неожиданно, даже во сне. Потому что наш мозг запланирован на поиски истины как днём, так и ночью.

Вы помните сказку, когда царь, желая отнять жену-красавицу у Андрея-стрельца, дал ему третье, казалось бы, невыполнимое задание – «поди туда – не знаю куда, принеси то – не знаю что»?

Так я скажу так: для сотрудников дизайн-центра это задание ставится каждый день. Правда, оно немного изменено. Звучит приблизительно так – «поди туда – не знаю куда, сделай то – не знаешь что». Поясню: это своеобразный компас в нашей деятельности. Мы не знаем, куда, но идём, не знаем, что нужно, но ищем и – обязательно находим. В обязательном порядке получаем положительный результат. Из множества неизвестных получаем ту формулу, которую вместе ищем и составляем.

Все этапы пути к новому преодолеваем вместе с Анатолием Эдуардовичем, следуя его идеям, направлению, видению, скорее даже, провидению.

Удивительно – ещё два-три года назад, только мечтая и фантазируя, не могли представить воочию, что многое из задуманного, что рождалось в результате озарений или, наоборот, долгих исканий и проб, – сегодня уже воплощается в жизнь! Мы рождали в своём мозгу визуализацию чего-то, предложенного Генеральным конструктором, а теперь можем потрогать руками ставший реальностью продукт, посидеть на удобных креслах юнибайка и юнибуса. Да что это! Мы уже можем сегодня прокатиться с комфортом и ветерком на этом инновационном транспорте. И каждый из нас подумает: «Приятно сознавать, что в этом удивительном транспорте имеется частичка и нашего труда!»

За то время, как я работаю в «Струнных технологиях», удалось создать сплочённый коллектив дизайнеров. В команде много молодых ребят, обладающих несомненным творческим потенциалом, немало опытных сотрудников, пришедших из других сфер и областей, желающие строить струнные трассы. Конечно, каждый из них с успехом прошёл серьёзные тестовые испытания, прежде чем стать полноправным членом компании.

Не погрешу против истины, если скажу, что в сейчас мы как один организм, с общим сердцем и одной душой. Если вначале нас было четыре-пять человек, то сегодня ранее небольшой дизайн-центр перерос в управление дизайна и архитектуры.

Как видите, наши горизонты раздвинулись: в дополнение к направлению «дизайн» развилось направление «архитектура» – очень важное для компании. В штате имеются и классные специалисты, которые находятся в тренде современного строительства, знают и понимают все технические и дизайнерские нюансы проектирования, возведения и оформления зданий. Эти слова – об Ольге Быковой.

Не могу не сказать о дизайнере-конструкторе Александре Кулае – он обладает нестандартным взглядом на обыденные вещи, фонтанирует свежими идеями, его творческая мысль действует молниеносно. Неудивительно, что он всегда справляется с любым заданием.

Под его руководством работает Мария Макаренко – молодой специалист, но уже, могу утверждать, что проявила себя как талантливый дизайнер, особенно при создании юнибайка. В тандеме с Александром они придумывают интерьеры и экстерьеры транспортных средств SkyWay – красивые, оригинальные, впечатляющие.

Мы держим курс на инновации, не имеющие аналогов в мире. Этим наша работа пусть и тяжела, но безумно интересна.

Дизайнер Роман Волобуев специализируется на космической теме. Изначально идея надземного струнного транспорта зародилась у Анатолия Юницкого ещё при работе над программой «В космос – без ракеты». На основе чертежей и предложений Анатолия Эдуардовича Роман создаёт поистине живые картины безракетного освоения космоса. Уже накоплен огромный банк иллюстраций, благодаря которым каждый человек может практически в реальности увидеть воплощение этого грандиозного проекта.

В области графического дизайна нет равных Денису Волкову. Каждая его работа, как говорится, сделана с изюминкой – в каждый свой проект он вкладывает душу, огромный творческий потенциал.

Как видите, наша команда – это симбиоз творчества с техническими требованиями и духовными материями. Мы сочетаем дизайнерскую работу с практической реализацией.

Возможно, подобной интеграции, как у нас, нет ни на каком ином предприятии. И если в советское время инженеру или другому работнику было достаточно отсидеть на рабочем месте от начала и до конца работы, заниматься на протяжении дня чем угодно, и напрягались все чуть больше 125 вольт или вообще без никакого «напряга», то у нас это не проходит. И таких людей у нас нет.

Если подключить невидимый вольтметр, чтобы измерить уровень напряжения в нашей деятельности, то этот показатель будет составлять не стандартные 220 вольт, а все 300-400! Если не верите, возьмите проверьте.

И это не шутка, совсем не шутка. В каждом из нас заведена невидимая пружина, которая не расслабляется, а постоянно напряжена, держит в определённом тонусе, творческом поиске. Здесь нет понятий «сложно» и «просто» – здесь всё воспринимается в целом, в комплексе. Как законченное произведение. Это как у художника: он не скажет, когда пишет картину, что у него не получаются какие-либо детали – ноги лошади или руки человека, у него каждый элемент должен быть прорисован идеально. Так и у нас.

Сегодня мы закладываем в наши планы совершенно новые темы и повороты, в корне отличающиеся от того, с чего когда-то начинали. Управление дизайна и архитектуры ЗАО «Струнные технологии» стремится представить народу основные направления деятельности компании, показать высокие пользовательские качества технологии SkyWay.

Мы твёрдо уверены: теория «Струн» обязательно станет реальностью. Даже не «станет», а уже стала, она действует, жизнеспособна, и это доказали уже тысячи пассажиров – журналисты, испытатели, гости из разных стран, которые имели счастье прокатиться на небесном транспорте.

Пусть пока на опытном полигоне и не на больших расстояниях, но пройдёт совсем немного времени – и по струнным трассам земного шара поедут-полетят рельсовые автомобили. А это будет означать, что услугами SkyWay будут пользоваться миллионы, а затем и миллиарды людей.

Так будет!

…В этом общем деле есть и наш вклад, частичка нашей души и горячих сердец!

Кредо учёного, изобретателя и конструктора Анатолия Юницкого

Я – инженер, автор и Генеральный конструктор принципиально новой разновидности транспортных систем, названных «струнным транспортом Юницкого» (СТЮ). СТЮ в настоящее время выводится на рынок под брендом SkyWay («Небесные дороги»).

На личном сайте, я расскажу вам о том, что представляют собой мои изобретения и как они способны помочь человечеству в решении глобальных проблем.



Что такое струнный транспорт SkyWay

Струнный транспорт SkyWay – это энергетический и транспортный коммуникатор эстакадного типа. В качестве транспортных средств в нём используются электромобили на стальных колёсах, передвигающиеся по специальным рельсам – струнным. Основные конструктивные отличия данной системы от других видов дорог в эстакадном исполнении – предварительное напряжение конструкции на растяжение, отсутствие сплошного дорожного полотна, низкая материалоёмкость строительства и визуальная лёгкость. Главные плюсы – экономичность, экологичность, долговечность, надёжность, безопасность и, как следствие, высокая конкурентоспособность на рынке.

Струнный транспорт развивается в трёх основных направлениях: высокоскоростной междугородный (до 500 км/ч, а в перспективе, при переходе в форвакуумную трубу, – и до 1250 км/ч), городской пассажирский (до 150 км/ч) и грузовой. Он не имеет аналогов в своей области, способен удовлетворять весь спектр транспортных потребностей и в будущем может быть структурирован в единую мировую энергетическую, информационную и транспортную сеть, которая позволит нашей цивилизации выйти на качественно новый этап развития.



Струнный транспорт сегодня: ЭкоТехноПарк, InnoTrans, сертификация

В настоящий момент на территории Беларуси возглавляемый мной коллектив технических специалистов успешно развивает демонстрационно-сертификационный центр струнного транспорта – ЭкоТехноПарк. На 36 гектарах в Марьиной Горке Минской области расположены образцы трасс и инфраструктурных сооружений, дающие любому желающему возможность увидеть, как выглядит и как работает струнный транспорт SkyWay. То, что мы показали на сегодняшний день, уже вызвало серьёзный интерес у заказчиков и фактически доказало актуальность и востребованность предлагаемых нами решений.

Одними из первых, кто заинтересовался нашими технологиями, стали представители Австралии, испытывающей серьёзные транспортные проблемы. В 2016 году мы заручились поддержкой компаний

Rod Hook and Associates, MbM и Aurecon. Совместно с ними начата работа по подготовке нормативной базы для строительства струнных дорог на территории этой страны.

При поддержке представителей Национального регулятора в области железнодорожного транспорта и содействии влиятельного лоббиста от министерских структур страны Ника Болкуса ведётся процедура сертификации систем SkyWay.

После демонстрации в сентябре 2016 года промышленных образцов подвижного состава SkyWay на международной транспортной выставке InnoTrans 2016 в Берлине о готовности к сотрудничеству с нами заявили представители Индии, Турции, Филиппин и других стран. Были начаты переговоры, в короткие сроки давшие свои плоды.

Уже в начале 2017 года мы подписали первое соглашение о сотрудничестве с представителями бизнеса и властями штата Джаркханд – одного из наиболее промышленно развитых и богатых во всей Индии.



Совместный проект состоит из трёх частей: городской тестовый участок, транспортная система для столицы штата и соединение двух городов линией скоростного транспорта. Комплексное решение запутанных транспортных проблем штата оценено в сумму 926 млн USD, при этом оно создаст более 1000 рабочих мест.

Кто стоит за созданием струнного транспорта

СтроительствоЭкоТехноПарка и комплекс работ по выводу струнного транспорта на рынок финансируются по современной модели краудинвестинга – народного финансирования. Пока проект находится на стадии стартапа, его инвестором может стать каждый. Суммы инвестиций начинаются всего от 50 долларов США, но благодаря большому количеству участников проекта данная схема позволяет сформировать достаточный капитал для развития компании на начальном этапе. Все инвесторы являются совладельцами лежащей в основе струнного транспорта технологии и в дальнейшем – акционерами компании, по экспертным оценкам способной завоевать до 50% мирового рынка транспортных услуг уже в обозримом будущем.



Использование краудинвестинговой схемы делает проект уникальным. Впервые за всю историю финансирование работ по развитию отраслеобразующей технологии осуществляется простыми людьми – народом, для которого, собственно, и создаётся струнный транспорт и которому он призван служить. В рядах участников проекта около миллиона человек из 190 стран, из которых более 100 тысяч уже стали инвесторами, – география, охватывающая почти всю заселённую часть планеты. Нас становится больше с каждым днём. Это возлагает на меня и на возглавляемый мной коллектив огромную ответственность, но, вместе с тем, это и большая честь – знать, что ты создаёшь что-то по-настоящему нужное людям, служащее их интересам, а не интересам чиновников и сырьевых монополистов.



Народное финансирование стало мощным импульсом к переменам, которые несёт с собой струнный транспорт и с которыми уже не могут не считаться власть имущие. Ранее они были не заинтересованы в переменах, способных нарушить устоявшийся баланс сил.

Я убедился в этом на личном опыте, потратив десятилетия на то, чтобы убедить их. Вместе с тем, 40 лет борьбы отточили мои аргументы, позволили в деталях проработать все составляющие технологии, оставив позади три поколения струнного транспорта и заложив основу четвёртого поколения. При поддержке «армии» инвесторов нами был сделан первый решающий шаг – создание полномасштабных действующих образцов систем струнного транспорта. Теперь, когда все могут воочию убедиться в эффективности предложенных мною транспортных решений, и государства, и бизнес вынуждены принимать перемены как факт и бороться за то, чтобы оказаться в числе первых, кто им посодействует. Не многие хотят перемен, но когда перемены приходят, это касается всех и каждому предстоит сделать простой выбор: измениться или погибнуть.

Я убеждён, что мы уже достигли той стадии, на которой остановить развитие и экспансию струнного транспорта на рынок невозможно. Дорога к этому моменту была трудна, а путь, который суждено пройти идее струнного транспорта, ещё далёк от своего завершения. Его горизонт – не 50% рынка транспортных услуг, но преображение транспортного уклада в планетарных масштабах, индустриальное освоение космоса и, в конечном итоге, спасение нашей цивилизации от гибели.

Мои небесные дороги

Первобытные люди, которые зажгли первые костры в своих пещерах, отравляли себя угарным газом и канцерогенами и в 20 лет умирали от рака лёгких. Они, однако, догадались вынести свои примитивные технологии – костёр, обжаривание мяса на углях, выделку шкур – за пределы своего дома – пещеры. Поэтому и смогли выжить. Так и мы сейчас – чтобы выжить завтра, нам необходимо уже сегодня выносить мёртвую индустриальную техносферу за пределы сферы природной, живой. В противном случае наш общий дом – биосфера планеты Земля, наша колыбель – неизбежно и неотвратимо будет уничтожен находящейся в этой же нише индустрией. Служению ей пока всецело посвящает себя наша бурно растущая технократическая цивилизация.



Ещё школьником, живя в Джезказгане, возле космодрома Байконур, я увлёкся ракетным моделированием и изучением трудов основоположника современной космонавтики Константина Эдуардовича Циолковского. Мои успехи в этой области были отмечены на высоком уровне. Чем глубже я погружался в проблему, тем очевиднее становились для меня недостатки современной стратегии освоения космоса. Вместе с тем, я отчётливо понимал, что у человечества нет иного пути развития, кроме перенесения экологически опасной части земной индустрии за пределы биосферы, в ближний космос.

Моим решением главной проблемы эксплуатации ближнего космоса стала программа его неракетной индустриализации в интересах земной цивилизации. Это техническое предложение впервые было представлено миллионам читателей в 1982 году во всесоюзном журнале

«Изобретатель и рационализатор». Моя инициатива была с энтузиазмом воспринята международным научным сообществом, видные представители которого стали участниками Первой международной конференции по безракетному освоению космоса. Она прошла в Гомеле в 1988 году. Госкино СССР по следам предложенной программы сняло научно-популярный фильм «В небо на колесе». Он демонстрировался в 1989 году в кинотеатрах на территории Советского Союза и за рубежом.

Параллельно с проблемой освоения космоса я серьёзно занялся анализом наземной инфраструктуры, поставив перед собой задачу сконструировать оптимальный транспорт. Транспорт, который сможет гармонично вписываться в условия реального физического мира. Транспорт, который позволит двигаться с максимально возможной скоростью и будет минимально наносить ущерб окружающей среде.

Азы аэродинамики: экранный эффект

Самой важной и значимой наукой при создании высокоскоростного транспорта оказалась аэродинамика.

Более 90% мощности привода транспортного средства, движущегося в воздушной среде со скоростью выше 350 км/ч, расходуется на преодоление аэродинамического сопротивления. При этом основной проблемой, с которой сталкиваются все виды наземного высокоскоростного транспорта, является эффект экрана. Его суть – резкое увеличение аэродинамического сопротивления вблизи экранирующей поверхности (земли, воды, дорожного полотна) из-за динамического нагнетания воздуха под днище транспортного средства.

Экранный эффект как минимум вдвое ухудшает аэродинамические характеристики. Следовательно, для того, чтобы вдвое улучшить аэродинамику высокоскоростного транспорта, достаточно устранить экранный эффект. Это достигается поднятием транспортного средства над землёй.

Из всех известных вариантов строительства дорог над землёй поднимаются только эстакады. Однако помимо того, что обычная эстакада стоит дорого и требует большого количества материалов, она имеет сплошное дорожное полотно. Даже в ней экранный эффект не устраняется.

Для достижения оптимальных условий движения высокоскоростного подвижного состава необходимо убрать сплошное полотно и оставить только узкие полоски для движения колёс – рельсы. При этом, если сделать путевую структуру по длине неразрезной, без температурных швов, то можно увеличить несущую способность эстакады вдвое. А чтобы исключить сжатие и потерю устойчивости, несущую конструкцию эстакады пришлось растянуть в продольном направлении, то есть сделать её предварительно напряжённой.

Разбираемся в устройстве

Струнный рельс, в сердцевине которого находится пучок растянутой в продольном направлении несущей арматуры (струн), позволяет не только устранить экранный эффект, но и в 8 раз увеличить несущую способность опор, на которых он крепится. Это значит, что опоры могут быть в десятки раз дешевле, так как весовая нагрузка от лёгкой эстакады будет на порядок меньше, чем в традиционных балочных мостах. Это решение оказалось оптимальным как с точки зрения минимизации аэродинамического сопротивления, так и с точки зрения снижения капитальных затрат на строительство дороги. Сравнение со всеми известными альтернативами – земляная насыпь, тоннель, обычная балочная эстакада – в нашу пользу.

Дальнейшие исследования позволили улучшить аэродинамику самого рельсового автомобиля, названного затем юнибус. Коэффициент его аэродинамического сопротивления удалось снизить до 0,06 (например, у самого дорогого и самого скоростного автомобиля – Bugatti – этот коэффициент равен 0,38), что приближается к теоретическому пределу, равному 0,04. Эти результаты получены экспериментально, путём многократных продувок в аэродинамической трубе. Все эти решения запатентованы.

Оставалось решить проблему преодоления сопротивления качению колеса, на которую расходуется порядка 1/10 энергии при высокоскоростном движении (9/10 энергии уходит на аэродинамику). Это решение было заимствовано из железнодорожного транспорта, использующего самую эффективную систему опирания подвижного состава на путевую структуру: «стальное колесо – стальной рельс». У такой системы коэффициент полезного действия равен 99,8%, так как усилием в два килограмма можно двигать по горизонтальному рельсовому пути тележку весом в одну тонну. При высоких скоростях потери здесь на два порядка меньше, чем у системы «пневматическая шина – асфальтобетонное полотно». И в разы меньше в сравнении с другими системами – воздушной и магнитной подушкой, в том числе из-за наличия у последних эффекта экрана.

Так был создан концепт оптимальной надземной транспортной системы, названной позднее SkyWay – «Небесная дорога». Основные элементы такой дороги:

1) неразрезная предварительно напряжённая рельсо-струнная эстакада;

2) рельсовые электромобили на стальных колёсах – высокоаэродинамичные, снабжённые противосходной системой и интеллектуальной системой безопасности, управления, энергообеспечения и связи.

При этом каждый термин в определении струнного транспорта SkyWay является его отличительным признаком и имеет глубокий физический и технологический смысл: (1) эстакада, (2) неразрезная, (3) предварительно, (4) напряжённая, (5) рельс, (6) струна, (7) электромобиль, (8) рельсовый, (9) колесо, (10) стальное, (11) высокая аэродинамичность, (12) противосходная система, (13) интеллектуальные системы: (14) безопасности, (15) управления, (16) энергообеспечения, (17) связи.

Эти 17 отличий и делают транспортную систему SkyWay оптимальной и никакая другая наземная транспортная система не может быть более эффективной, если предположить, что законы физики останутся законами физики и в будущем.

Затем я понял, что эта инженерная оптимизация позволила создать не только самый эффективный транспорт, но и самый безопасный и самый экологически чистый. Это становится особенно очевидным, если использовать масштабный фактор. В частности, если по технологиям SkyWay в ближайшие десятилетия будет построена альтернативная мировая инфраструктурная сеть «Транснет», это спасёт до конца века около 100 миллионов человеческих жизней, которые, в противном случае, погибнут в транспортных катастрофах. А около одного миллиарда человек уберегутся от увечий.

Землепользователям будет возвращено более пяти территорий Великобритании – именно столько по площади почв сегодня «закатано» в асфальт и «похоронено» под шпалами. Ещё «пятьдесят территорий Великобритании» будут спасены от экологической деградации.

Будут сэкономлены сотни миллиардов тонн топлива стоимостью в сотни триллионов долларов, при этом в двигателях автомобилей, тепловозов и самолётов не будут сожжены триллионы тонн атмосферного кислорода, необходимого всем нам для дыхания.



Наши планы: только вверх

Капитализация струнного транспорта по средствам краудинвестинга (народного финансирования) была начата в 2014 году. Для этого интеллектуальная собственность и ноу-хау, созданные за предшествующие 38 лет, «упакованы» надлежащим образом и вынесены в британскую юрисдикцию. Они оценены как имущество независимыми оценщиками, имеющими международные лицензии, и внесены в уставной капитал компании. Собственником этих сотен ноу-хау и исключительных прав на них в настоящее время является эта компания, одним из соучредителей которой закономерно является и сам автор SkyWay-технологий. Совладельцем компании и принадлежащей ей интеллектуальной собственности становится каждый, кто инвестирует в развитие технологии.

Первостепенными задачами для всех нас является завершение строительства демонстрационно-испытательного комплекса технологии SkyWay – ЭкоТехноПарка, демонстрация всех направлений и возможностей струнного транспорта и его сертификация. Работа по всем этим направлением идёт хорошими темпами, обозначенные задачи близки к своему решению.

Опираясь на то, что уже сделано, мы смотрим в будущее с большим оптимизмом и уверенностью в том, что нам предстоит лишь расти. У нас уже есть первые договоры на создание транспортно-инфраструктурных комплексов – грузовых, городских, высокоскоростных междугородных. Мы с успехом ведём переговоры по десяткам дру-





гих проектов. Совсем скоро мы получим и первую прибыль, которая станет достойной наградой за труд тех, кто работал над созданием технологии, и веру в проект тех, кто стал её инвестором. Получив прибыль, мы выйдем на биржу и тысячи акционеров компании-создателя струнного транспорта станут долларовыми миллионерами, а более десяти – миллиардерами. Среди них буду и я.

SpaceWay

Затем я хочу все свои лично заработанные деньги инвестировать в разработку космической программы SpaceWay.

Эту программу сегодня никто не готов финансировать – ни Россия с её Роскосмосом, ни Соединённые Штаты Америки с их НАСА, ни Организация Объединённых Наций. А ведь только научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по этой программе потребуют порядка 100 миллиардов долларов вложений.

Реализация программы SpaceWay – «Космический путь» – обеспечит переход земной цивилизации на новую ступень развития. Мы станем космической цивилизацией, у которой индустрия будет вынесена за пределы нашего дома – биосферы планеты Земля. У нас, а значит, и у наших внуков и правнуков появятся безграничные возможности для дальнейшего технологического развития без конфликтов между Земной Биосферой, созданной Богом, и Индустриальной Техносферой, созданной Человеком Разумным.

Для этого у человечества есть всё необходимое:

1. Финансы – необходимо порядка 2 триллионов долларов, то есть 3–4 годовых военных бюджета США;

2. Металл – необходимо порядка 100 миллионов тонн, то есть столько стали, сколько её выплавляется в мире за пару недель, или

столько, сколько тратится её за несколько месяцев только на производство автомобилей;

3. Бетон – порядка 5 миллионов кубических метров, то есть примерно столько же, сколько ушло его на строительство плотины Саяно-Шушенской ГЭС;

4. Энергетическая мощность (для выведения в космос за один рейс порядка 10 миллионов тонн грузов и 10 миллионов пассажиров) – порядка 100 миллионов киловатт, что сравнимо с суммарной мощностью реактивных двигателей одного тяжёлого ракетоносителя;

5. Снижение себестоимости геокосмических перевозок на четыре порядка – с десятков миллионов долларов до нескольких тысяч долларов за одну тонну груза.

Но у человечества сейчас нет главного – понимания того, что другого пути нет. На осознание этого у нас не так уж много времени – не более двух – трёх поколений. Если не поймём, то наступит точка невозврата: нашу земную технократическую цивилизацию неизбежно и неотвратимо убьёт её же собственный ребёнок – индустриальная техносфера, занявшая на планете ту же нишу, что и биосфера.

Поэтому мой девиз:

«СТРОЙ SKYWAY – СПАСАЙ ПЛАНЕТУ!»

Найти более полную информацию о проекте, а также принять участие в его реализации вы можете на сайтах группы компаний SkyWay.



СОДЕРЖАНИЕ

КНИГА ПЕРВАЯ

Часть первая

Часть вторая

Часть третья

Литературно-художественное издание

БОРОВСКИЙ Анатолий Николаевич

К НЕБЕСАМ ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ

Документальный роман
(с элементами фэнтези)

В авторской редакции

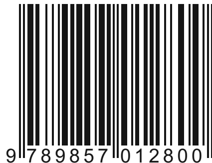
Корректоры: *И. В. Слюсарева*
Т. А. Смурова
Компьютерная верстка *Т. И. Скибра*
Дизайн обложки – *Денис Волков*

Подписано в печать ?
Формат $60 \times 84^{1}/_{16}$. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура Times. Усл. печ. л. 23,25. Уч.-изд. л. 27,06
Тираж 1000 экз. Заказ 5907.

Открытое акционерное общество «Полеспечать»
РБ, 246050, Гомель, Лепешинского, 1

Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя, распространителя печатных изданий от 05.09.2013 № 1/34

Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя, распространителя печатных изданий от 07.04.2014 № 2/114



Качество изображений соответствует качеству предоставленных оригиналов